

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Nr. 13

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 april 1995

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de PKB Schiphol en Omgeving (23 552, nrs. 7 t/m 9).

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze vragen, mede namens de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken, beantwoord bij brief van 12 april 1995 (23 552, nr. 12).

Van deze vragen en antwoorden brengt de commissie als volgt verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), Vacature (D66), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Wolters (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Verspaget (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Esselink (CDA), ondervoorzitter, M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (AOV), Poppe (SP), Gabor (CDA), Jorritsma-van Oosten (D66), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. Vos (GroenLinks), Dijksma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), Boers-Wijnberg (CDA), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Houda (PvdA), Bukman (CDA), Van de Camp (CDA), Oudkerk (PvdA), Fermina (D66), Valk (PvdA), Hoogervorst (VVD), Hendriks (AOV), Vacature (CD), Bijleveld-Schouten (CDA), Van 't Riet (D66), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD).

8 001

In het regeringsstandpunt wordt gesteld dat onderdelen van de dubbele doelstelling, die door de regering gelijkwaardig worden beschouwd, op enkele aspecten tegenstrijdig zijn gebleken. Wat bedoelt de regering daarmee? (blz. 6)

In het PASO werd een ontwikkeling van Schiphol richting 50 miljoen passagiers (inclusief 5 à 10 miljoen passagiers substitutie) mogelijk geacht met maximaal 10 000 woningen binnen de 35Ke-geluidszone voor het vijfbanenstelsel op basis van het woningbestand eind 1990. Uit berekeningen in het kader van de milieu-effectrapportage bleek een dergelijke groei van het vliegverkeer echter niet haalbaar binnen de geluidszone met 10 000 woningen.

Naar aanleiding daarvan heeft het Kabinet zowel de mainport- als de milieudoelstelling heroverwogen, om een nieuw evenwicht te verkrijgen. In de PKB wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van Schiphol tot circa 40 miljoen vliegtuigpassagiers, tenminste 5 miljoen passagiers per HSL en circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking).

Naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10 000 woningen is in de PKB indicatief een gereserveerde geluidszone opgenomen met maximaal 12 600 woningen.

De daadwerkelijke omzetting naar de gereserveerde geluidszone kan pas plaatsvinden nadat er politieke besluitvorming op basis van een PKB-herziening heeft plaatsgevonden.

8 002

Welke aspecten bleken tegenstrijdig? (blz. 6)

Zie antwoord op vraag 8 001.

8 003

In hoeverre spoort het regeringsbesluit met de doelstellingen in het NMP-plus ten aanzien van grootschalige effecten van luchtvervuiling? (blz. 6)

De milieudoelstelling van het Project Mainport en Milieu van Schiphol betreft het verbeteren van de milieukwaliteit in de omgeving van de luchthaven. Hiermee wordt bijgedragen in het reduceren van de milieuproblemen die verband houden met het milieuthema verstoring. De in het NMP 2 gedefinieerde nationale doelstellingen hebben betrekking op de emissies die in Nederland plaatsvinden.

De internationale luchtvaart en de internationale zeevaart vallen hier buiten. In die zin is het regeringsbesluit dus niet tegenstrijdig aan de doelstellingen in het NMP.

Nederland is mede-ondertekenaar van de internationale verzuringsprotocollen en het Klimaatverdrag, welke zich richten op een beperking van antropogene emissies van verzurende stoffen respectievelijk van broeikasgassen. Een beschrijving van de problematiek van de internationale luchtvaart en de inzet van het Nederlands beleid wordt beschreven in de nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (LULU) die dit voorjaar wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

Zie ook het antwoord op vraag 8 010 en 8 078.

8 004

In hoeverre kan de groei van de werkgelegenheid op Schiphol en in de regio gekwantificeerd worden? (blz. 6)

De ontwikkeling van Schiphol tot mainport zal, uitgaande van het European Renaissance-scenario, naar verwachting leiden tot een werkgelegenheids-groei van 54 000 arbeidsplaatsen in 2015.

De geografische verdeling van de berekende werkgelegenheids-groei is als volgt:

PASO – regio ¹ (w.v. luchthavenareaal)	37 000 (23 000)
Rest Nederland	17 000
Totaal	54 000

¹ PASO-regio is het gebied dat wordt begrensd door het Noordzeekanaal, de duinen, de provinciegrens met Zuid-Holland en de Amstel.

8 005

Een goede ontsluiting van de luchthaven, zowel per rail als over de weg is nodig voor de bereikbaarheid. Waarom is dit niet in geel? (blz. 6)

Een goede ontsluiting van de luchthaven is inderdaad van groot belang voor de bereikbaarheid van de luchthaven en omgeving. Indien de – met name in het SVV-II voorziene – maatregelen ter verbetering van de ontsluiting van de luchthaven niet (tijdig) worden gerealiseerd, leidt dit niet tot een bijstelling van de PKB Schiphol, maar van het SVV-II.

Derhalve acht het Kabinet het gelen van de passage terzake in de PKB Schiphol en omgeving niet nodig.

8 006

Staat internationaal gezien het Mainportconcept voor een luchthaven nog net zo overeind als tijdens het opstellen van het Plan van aanpak voor Schiphol en omgeving? (blz. 6/7)

De veronderstelling, zoals die ten tijde van het PASO (1991) is gemaakt, dat de internationale luchtvaart zich zodanig zal ontwikkelen dat er een beperkt aantal grotere «mainports» zal ontstaan, staat nog steeds overeind. Vier jaar na dato kan men constateren dat de ontwikkelingen die toen werden verondersteld zich thans in werkelijkheid ook voltrekken, getuige de concentratie bij luchtvaartmaatschappijen en de ontwikkeling van hub-and-spoke systemen.

8 007

Hoeveel landingsbanen bezitten de belangrijkste Europese mainports (bijv. Londen, Parijs, Frankfurt, Berlijn)?

Op welke wijze is bij deze mainports versterking van de mainportfunctie in relatie tot de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven geregeld? (blz. 7)

Londen/Heathrow heeft twee landingsbanen. Deze banen worden om en om, en in piekperioden gelijktijdig, tweezijdig gebruikt. Londen/Gatwick heeft één baan die tweezijdig gebruikt wordt. Frankfurt/Main beschikt over drie banen. Parijs/Charles-de-Gaulle heeft thans twee banen, een derde baan is gepland. Parijs/Orly heeft twee banen. Het Berlijnse luchthaven-systeem bestaat uit de luchthavens Tegel, Tempelhof en Schöpfung. Tegel heeft twee banen, Tempelhof en Schöpfung ieder een hoofdbaan.

Plannen waarbij even stelselmatig als in de PKB economische- en milieudoelstellingen zijn uitgewerkt zijn ons van andere luchthavens niet bekend. De milieuregels richten zich in de andere landen overwegend op geluidhinder. De meeste Europese landen hebben een vorm van geluid-zonering. Daarbij worden in elk land andere maten en methodieken gehanteerd. Deze zijn niet betrouwbaar in elkaar om te rekenen. In

EU-kader wordt gewerkt aan harmonisatie van luchtvaart geluidmaten en rekenmethodieken (N.v.T. 36/37).

Overigens is niet het aantal banen maatgevend voor de capaciteit, maar de wijze van gebruik. Op Schiphol worden thans alle vier banen in hoofdzaak in één richting gebruikt. Aldus kan een vanuit milieu-oogpunt zo gunstig mogelijk baangebruik plaatsvinden.

8 008

In welke deelgebieden kan de milieusituatie verslechteren? (blz. 7)

Zie het antwoord op vraag 8 012.

8 009

De kwaliteit van het leefmilieu moet verbeteren zo stelt de regering, maar mag ten aanzien van de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid niet verslechteren in 2003 t.o.v. 1990. Wordt dit bereikt? (blz. 7)

Ja, zie het antwoord op vraag 9 001.

8 010

De emissies van het vliegverkeer van en naar Schiphol dragen bij aan de verzuring en klimaatverandering. Kunt u dit onderbouwen? (blz. 7)

Door het vliegverkeer worden onder andere NO_x, SO₂, VOS en CO₂ uitgestoten. Deze stoffen spelen een belangrijke rol in de thema's verzuring (NO_x, SO₂ en VOS) en klimaatverandering (CO₂ en NO_x).

In het kader van de voorbereiding van de Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart is een overzicht opgesteld van de effecten die door de emissies van luchtvaart worden veroorzaakt. Hieruit blijkt dat vooral de CO₂ en NO_x-emissies bijdragen aan de genoemde thema's. Op dit moment is deze bijdrage nog vrij gering (enkele procenten). Door de verwachte groei van luchtvaart zal deze echter bij ongewijzigd beleid toenemen.

In de genoemde nota die dit voorjaar aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden zal een gedetailleerd overzicht worden opgenomen.

8 011

Binnen de geluidszone van 35 KE vindt een reductie plaats van 15 100 in 1990 naar 10 000 woningen in de periode nadat de vijfde baan in gebruik is genomen.

Hoeveel woningen zijn er tussen 1990 en 1995 in dit gebied gebouwd? Kan de doelstelling dan nog wel kloppen? (blz. 7)

Gegevens met betrekking tot het aantal gebouwde woningen tussen 1990 en 1995 binnen de 35 Ke-geluidszone zijn op dit moment niet voorhanden bij de rijksoverheid en bij de provincie. Wel is in dit kader relevant dat reeds vanaf 1979 een interim-beleid gevoerd wordt teneinde woningbouw tegen te gaan.

Zowel de 15 100 woningen binnen de 35 Ke-geluidszone in de periode tot ingebruikname van de vijfde baan als de 10 000 woningen binnen de 35 Ke-geluidszone in de periode vanaf ingebruikname van de vijfde baan zijn gerelateerd aan het woningbestand 1990. Een wijziging in het woningbestand na 1990 heeft derhalve op de doelstelling geen invloed.

8 012

Binnen de parameters geldt dat de milieusituatie in bepaalde deelgebieden kan verslechteren, terwijl in andere deelgebieden verbetering

*optreedt, verbetering van een parameter kan opwegen tegen een geringe verslechtering van een andere parameter.
Graag voorbeelden. (blz. 8)*

De milieucriteria hebben betrekking op de omgeving van Schiphol als geheel.

Dit neemt echter niet weg dat lokaal een verslechtering kan optreden ten opzichte van de situatie in het referentiejaar 1990.

Woonkernen waar – op basis van de berekeningen met «nieuwe horizontale spreiding» zoals gebruikt in de voorontwerp-aanwijzing – voor wat betreft luchtvaartgeluid een verslechtering optreedt ten opzichte van 1990 na het in gebruik nemen van de vijfde baan (berekening met 10 000 woningen binnen de Ke-zone) zijn:

- a. voor wat betreft aantal woningen binnen de 35 Ke-zone:
Uitgeest, Assendelft, Velsen, Zaandam
- b. voor wat betreft aantal mensen binnen de 20 Ke contour dat ernstige hinder ondervindt:
Akersloot, Oegstgeest, Uitgeest, Warmond
- c. voor wat betreft aantal woningen binnen de L_{Aeq} 26 dB(A) nachtzone:
Alkemade, Sassenheim, Uitgeest, Assendelft, Zaandam
- d. voor wat betreft het aantal mensen binnen de L_{Aeq} 20 dB(A) contour dat vaak bij slapen wordt gestoord:
Akersloot, Limmen, Oegstgeest, Sassenheim, Uitgeest en in een aantal overige gebieden.

In alle overige woonkernen binnen het studiegebied is voor het aspect geluid sprake van een verbetering ten opzichte van de situatie in 1990.

Voor de andere milieucriteria zijn deze gegevens niet beschikbaar.

De Richtlijnen I-MER geven aan dat een significante verbetering ten aanzien van één parameter (zie ook het antwoord op vraag 9 001) kan opwegen tegen een geringe verslechtering van een andere parameter. Dit is een in die Richtlijnen opgenomen mogelijkheid tot een beperkte uitruil tussen de diverse parameters. Hiervan heeft het Kabinet geen gebruik gemaakt.

Zie ook het antwoord op vraag 8 014.

8 013

Hoe verhoudt het uitgangspunt dat het leefmilieu, uitgedrukt in de vier parameters, na 2003 niet mag verslechteren ten opzichte van 1990, zich ten opzichte van uitspraken: «Binnen de parameters geldt dat de milieusituatie in bepaalde deelgebieden kan verslechteren» en «Een significante verbetering van het leefmilieu ten aanzien van één parameter kan echter opwegen tegen een geringe verslechtering van een andere parameter»? Welke mate van flexibiliteit laat deze uitspraken toe in de beoordeling van het leefmilieu vanaf 2003? Welke norm(en) van luchtverontreiniging wordt (worden) bedoeld bij de parameter luchtverontreiniging? (verzuring, broeikas effect etc.) (blz. 28)

Zie het antwoord op vraag 9 001 en 8 012.

8 014

Op welke wijze kan een afgewogen oordeel worden geveld over de verschillende milieuparameters, als in beginsel geen saldering zal plaatsvinden? Heeft de regering overwogen om een multi-criteria-analyse toe te passen? (blz. 8)

Naar het oordeel van het Kabinet is een saldering van de verschillende parameters vrijwel onmogelijk en vindt daarom in beginsel niet plaats.

Het gaat hier om onderling onvergelykbare grootheden. Overigens wordt in het door het Kabinet gekozen banenstelsel aan alle gestelde milieucriteria voldaan. Het Kabinet heeft niet overwogen een multicriteria analyse toe te passen.

Zie ook het antwoord op vraag 8 012.

8 015

Alle parameters zijn gerelateerd aan het woningbestand per 31 december 1990. Hoe schat de regering de hinder in, veroorzaakt door stank, lokale luchtverontreiniging, externe veiligheid en luchtvaartgeluid, rekening houdend met de te verwachten woningbouw in de periode tot de ingebruikname van de vijfde baan? (blz. 8)

Voor geluidhinder wordt reeds vanaf 1979 door de provincie Noord-Holland, op verzoek van de minister van VROM, een interimbeleid voor woningbouw gevoerd op basis van diverse indicatieve en omhullende geluidscontouren. De provincie voert reeds vanaf dat moment een terughoudend beleid ten aanzien van woningbouw binnen de toekomstige geluidszones, waarbij vooruitlopend op zonevaststelling bouw van woningen alleen wordt toegestaan op basis van de ontheffingscriteria uit het Besluit geluidbelasting grote luchtvaarterreinen (BGGL). Dit interimbeleid vervalt op het moment dat de geluidszones definitief zijn vastgesteld in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet. Dit moment is voorzien in het eerste kwartaal 1996.

Hiernaast is in de PKB Schiphol en Omgeving een vrijwaringsbeleid geformuleerd en is een vrijwaringszone opgenomen, waarbinnen op grond van ruimtelijke, geluids- en externe veiligheidsoverwegingen een restrictief ruimtelijk beleid geldt. Voor woningbouw geldt dat dit in beginsel niet is toegestaan, incidentele woningbouw is slechts mogelijk in duidelijk omschreven uitzonderingsgevallen. Hetzelfde beleid wordt door de provincie Noord-Holland in het streekplan vastgelegd. Sinds het beschikbaar zijn van de contouren behorende bij de voorontwerp-Aanwijzing wordt bij de beoordeling van woningbouwplannen reeds gewerkt met de indicatieve contour van de vrijwaringszone.

Voor wat betreft externe veiligheid is van belang dat voor Schiphol specifiek extern veiligheidsbeleid is vastgesteld in de PKB. Voor in de PKB indicatief aangegeven veiligheidszones en voor het toetsingsgebied externe veiligheid geldt het stand still-beginsel vanaf 2003 ten opzichte van het jaar 1990. Elke vijf jaar wordt bezien of de veiligheidszone in engere zin moet worden uitgebreid.

Binnen het invloedsgebied van lokale luchtverontreiniging en geurhinder is geen ruimtelijk instrument voorhanden om woningbouw aan banden te leggen. De planologische doorwerking van de vast te stellen geluidszones en het vrijwaringsbeleid zullen overigens naar verwachting ervoor zorgen dat ook hier geen significant ander beeld van de milieusituatie ontstaat als gevolg van woningbouw rond Schiphol. In het kader van het programma Evaluatie en monitoring wordt de ontwikkeling van de milieudoelstellingen gevolgd. Indien de doelstellingen dreigen te worden overschreden, zal aanvullend beleid worden geformuleerd.

8 016

Hoeveel woningen krijgen te maken met ernstige geluidhinder, als anders dan in deze PKB, rekening wordt gehouden met het feit dat in de zone tussen de 20 en de 35 Ke-contour woningbouw zal plaatsvinden op de VINEX-lokaties? (blz. 8)

In de beschouwingen over hinder gaat het niet over «gehinderde woningen» maar over «gehinderde mensen».

In het gebied tussen de 20 en 35 Ke contouren voor 5P liggen volgens de ontwerp-Aanwijzing 112 000 woningen op basis van het woningbestand eind 1990. Hierbij krijgen naar schatting 38 000 mensen te maken met ernstige geluidhinder.

Met betrekking tot nieuwbouwplannen kan het volgende worden gesteld.

Tussen de 20 en de 35 Ke-geluidcontour liggen gedeelten van de VINEX-locaties Haarlemmermeer-West, Amsterdam-West en Assendelft-Noord en de locatie Broekpolder (gem. Beverwijk). Daarnaast ligt ook een deel van de taakstelling in het Binnenstedelijk Gebied ROA. Bij benadering gaat het om in totaal 11 000 woningen, het aantal mensen dat ernstige hinder zal ondervinden zal hierbij ca. 4000 – 5000 bedragen.

8 017

Mag de hoeveelheid van veertig miljoen passagiers niet worden overschreden? Hoe beheersbaar is de hoeveelheid van veertig miljoen?

Het Kabinet biedt de voorwaarden voor de ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers in 2015 en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstige netwerk van hogesnelheidslijnen en voor de mogelijke afhandeling op Schiphol van circa 3 miljoen ton vracht, inclusief het vervoer van luchtvracht over de weg.

Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid. Ten behoeve van dit laatste worden geluidszones vastgesteld.

Bij de vaststelling van de geluidszones hanteert het Kabinet als doelstelling een reductie van het aantal woningen van 15 100 in 1990 naar 10 000 in de periode nadat de vijfde baan in gebruik is genomen. In de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan geldt het maximum van 15 100 woningen.

Als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen behorende bij de mainportontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 miljoen luchtpassagiers zal op grond van de huidige inzichten echter op termijn de noodzaak ontstaan voor de luchtvaart een grotere geluidszone, een gereserveerde geluidszone, met maximaal 12 600 woningen op basis van het woningbestand 1990, voor de luchtvaart ter beschikking te stellen.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken heeft het Kabinet besloten om, naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10 000 woningen op basis van het woningbestand 1990 een gereserveerde geluidszone met maximaal 12 600 woningen vast te stellen.

De daadwerkelijke omzetting naar de gereserveerde geluidszone kan pas plaatsvinden nadat er politieke besluitvorming op basis van een PKB-herziening Schiphol heeft plaatsgevonden.

Via handhaving, evaluatie en monitoring worden naar het oordeel van het Kabinet beheersbare grenzen aan de groei gesteld.

8 018

Waarom zijn de financiële en ruimtelijke consequenties van het Meest milieuvriendelijke alternatief niet aanvaardbaar? (blz. 8)

De MMA's brengen hoge kosten met zich mee in verband met de kruising van bestaande en geplande rail- en weginfrastructuur, nog afgezien van de kosten van een extra baan (parallele Kaagbaan), de draaiing van de Zwanenburgbaan (bij 5GG MMA) en planschade. Bij de MMA's is tevens sprake van een onaanvaardbaar ruimtebeslag.

Ook voor de provincie en de gemeente Haarlemmermeer is deze zuidwaartse uitleg van het banenstelsel onaanvaardbaar, in verband met het ruimtebeslag en de agrarische functie van het gebied ten oosten van de A4 en ten zuiden van de N201.

Afgezet tegen de milieuwinst van de MMA's zijn de kosten (maatschappelijk) niet aanvaardbaar.

Overigens bevat het AMER op pag 15. van Thematische bijlage 3A een overzicht van het verschil in kosten tussen de MMA's en 5P en 5GG.

8 019

Welke aanvullende inspanningen zullen worden getroffen om het banenstelsel 5P te laten voldoen aan de milieudoelstelling? (blz. 8)

De aanvullende inspanningen zijn beschreven in de PKB en de Nota van Toelichting daarbij. Kort samengevat (zie ook het antwoord op vraag 9 016 waar de criteria zijn omschreven):

- voor luchtvaartgeluid het vaststellen van zones die voldoen aan de criteria die zijn gesteld (zie voor de zone voor het vijfbanenstelsel ook het antwoord op vraag 9 016), waarbij door handhaving wordt verzekerd dat de feitelijk optredende geluidsbelasting niet hoger zal zijn dan die de geluidszones aangeven;
- voor externe veiligheid het beleid dat is beschreven in hoofdstuk V, paragraaf 2 van PKB deel 3 en in paragraaf 4.5 van de Nota van Toelichting;
- voor stank en luchtverontreiniging waren geen aanvullende inspanningen nodig om aan de daarvoor gestelde milieu-criteria te voldoen.

Zie ook het antwoord op de vragen 8 072 en 8 073.

8 020

Is de formulering «de regering gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar ongeveer veertig miljoen luchtpassagiers, ongeveer drie miljoen ton vracht (...) op te vatten als een streven of een grens? Waarom zijn deze waarden niet opgenomen als essentieel in deze PKB, dat wil zeggen in «geel»? (blz. 9)

Zie het antwoord op vraag 8 017.

8 021

Is het waar dat de ontwikkeling naar veertig miljoen passagiers en drie miljoen ton vracht alleen «juist boven de ondergrens voor de ontwikkeling van een mainport» ligt, als het economische scenario van European Renaissance zich voordoet? Wat zijn de gevolgen als de economie en de luchtvaart sneller groeien dan in dit scenario voorzien wordt? (blz. 9)

Ja, de ontwikkeling naar circa 40 miljoen vliegtuigpassagiers en circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking) ligt juist boven de ondergrens van 38 miljoen passagiers voor een kleine mainport volgens het ER-scenario. Indien de luchtvaart en economie sneller zullen groeien dan in het ER-scenario wordt verondersteld, dan zou dat tot gevolg kunnen hebben dat de mainportdrempelwaarde boven de 38 miljoen passagiers komt te liggen.

Een snellere groei van luchtvaart en economie dan thans wordt verondersteld, zal ertoe leiden dat de milieugrenzen die zijn gesteld aan de ontwikkeling van Schiphol eerder bereikt zullen worden dan thans is voorzien.

8 022

Hoe is de stelling dat door het in gebruik nemen van de vijfde baan ten aanzien van de geluidhinder en slaapverstoring in het gebied rond Schiphol verbetering zal optreden te rijmen met het sterk toenemende aantal vliegbewegingen? (blz. 9)

Het aantal vliegtuigbewegingen is niet de enige parameter die de geluidsbelasting bepaalt. Voor de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan zal de geluidsbelasting die de hinder en de slaapverstoring veroorzaakt, ondanks de groei van het vliegverkeer afnemen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de verdergaande uitfasering van relatief lawaaiige Hoofdstuk 2 vliegtuigen.

Bij het gebruik van de vijfde parallelle baan – vanaf 2003 – hoeft veel minder over dichte woonbebouwing gevlogen te worden. De aan- en uitvliegroutes liggen in belangrijke mate boven niet dichtbevolkt gebied. De vijfde parallelle baan wordt – met de Kaagbaan – de baan met de hoogste preferentie. Het gebruik van deze banen veroorzaakt minder geluidbelasting in dichte woonbebouwing voor omwonenden dan het gebruik van de overige start- en landingsbanen van Schiphol.

Vanaf 1 april 2002 is het gebruik van Hoofdstuk 2 vliegtuigen verboden. Door het in gebruiknemen van een vijfde parallelle baan, het geluidpreferente gebruik van het vijf-banenstelsel neemt – ondanks het sterk toenemende aantal vliegbewegingen – het aantal mensen dat last heeft van (ernstige) geluidhinder (zowel K_e als L_{Aeq}) af.

8 023

Hoeveel woningen liggen anno 1995 binnen de 35 KE-geluidszone voor het vijfbanenstelsel volgens deze PKB? (blz. 29)

In deze PKB wordt uitgegaan van het woningbestand eind 1990.

Er zijn nog geen tellingen van aantallen woningen per 1 januari 1995 beschikbaar.

Zie ook het antwoord op vraag 8 011.

8 024

Is de formulering doelstelling bij de reductie van de hoeveelheid woningen binnen de geluidszone bewust gekozen, in plaats van de formulering «grens» of «maximum»? Wat zijn hierbij de overwegingen? (blz. 10).

De formulering is bewust gekozen. De getallen 15 100 en 10 000 voor het aantal woningen in de geluidszone voor resp. het 4-banenstelsel en het 5-banenstelsel zijn onderdeel van de milieudoelstellingen van het PASO, die voor deze PKB als uitgangspunt zijn genomen. Het aantal 15 100 is overigens een kleine afwijking van de 15 000 uit het PASO op grond van de voor deze PKB gemaakte zoneberekening.

Inmiddels blijkt de zone voor het 4-banenstelsel, die gevoegd is bij de voorontwerp-Aanwijzing iets minder dan 15 000 woningen te bevatten, nl. 14 900.

Het werkelijke aantal woningen dat meer dan 35 Ke zal ondervinden is nooit hoger dan binnen de zone, omdat door handhaving wordt verzekerd dat de werkelijke geluidsbelasting niet hoger zal zijn dan de zone aangeeft. In die zin zijn de aantallen dus een maximum.

8 025

Waarom is bij het noemen van hoeveelheden woningen binnen de geluidszones het woord «maximaal» niet toegevoegd? (blz. 10, 16 en 17)

De aantallen woningen van 15 100 (15 000) en 10 000 betreffen in het PASO opgenomen doelstellingen voor de geluidszones in de periode tot 2003 resp. na 2003. Gezien deze doelstellingen zijn de geluidszones zodanig gemodelleerd dat zij deze aantallen woningen bevatten. Daarom is de term «maximaal» hierop niet van toepassing.

Voor het aantal van 12 600 woningen ligt dit anders. Dit getal betreft nl. de uitkomst van de in het IMER gemaakte berekeningen voor het jaar 2015. De term «maximaal» is hier wel van toepassing omdat daarmee wordt aangegeven dat de in het kader van de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol vast te stellen gereserveerde geluidzone wel minder, maar niet meer dan 12 600 woningen mag bevatten.

8 026

Zal het vliegverkeer door het overgaan op een stillere vloot en minder milieubelastende vliegprocedures en -routes fors kunnen groeien, binnen de gestelde geluidsgrenzen? In hoeverre zijn de berekeningen voor de geluidshinder conservatief geraamd en zijn de geluidszones daarmee overgedimensioneerd? (blz. 10)

In de berekeningen voor de geluidzone is reeds rekening gehouden met de thans voorziene vermindering van de geluidsproductie per vliegtuig. De gehanteerde uitgangspunten zijn realistisch; er is geen sprake van overgedimensioneerde geluidszones.

De groeimogelijkheden van Schiphol worden overigens niet alleen begrensd door de geluidszones maar ook door de overige in de PKB vastgelegde milieucriteria.

8 027

Op welke wijze wordt verzekerd dat het maximum van 40 miljoen passagiers niet zal worden overschreden? Ligt het niet meer voor de hand om de maximum-capaciteit van Schiphol uit te drukken in een handhaafbaar quotum voor geluidsbelasting? (p 10)

Zie het antwoord op vraag 8 017.

8 028

Is het waar dat van een verbetering van de geluidssituatie geen sprake is, als rekening wordt gehouden met de gecorrigeerde referentiewaarde in 1990, en een correcte berekening (zonder afkap!) van de geluidsbelasting? Moet deze vaststelling er niet toe leiden dat, om aan de dubbeldoelstelling te voldoen, minder woningen binnen de 35 Ke-contour moet worden vastgesteld? (blz. 10).

Neen. Ook als er rekening gehouden wordt met de gecorrigeerde referentiewaarde voor 1990 en een berekening zonder afkap is sprake van een verbetering.

8 029

Wat zijn maatregelen die horen bij de instelling van een vrijwaringszone? (blz. 10)

De maatregelen die horen bij de instelling van een vrijwaringszone staan vermeld in de paragraaf Ruimtelijk beleid van de Nota van Toelichting (p. 78 t/m 80).

8 030

Wat is de reactie van de regering op het mogelijk schrappen van het tweede en derde gele blok op bladzijde 10 PKB en de aanpassing van het gele gedeelte op bladzijde 20 PKB? Dus het uitsluiten van de hoeveelheid van 12 600 geluidgehinderde woningen? (blz. 10)

In PKB Schiphol en omgeving deel 3, krijgt Schiphol de ruimte zich te ontwikkelen tot mainport. Op grond van de huidige inzichten bieden de milieugrenzen in de PKB de ruimte voor een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Deze ontwikkeling ligt in het ER-scenario juist boven de ondergrens voor de ontwikkeling van een mainport.

Uitgaande van dit vervoersvolume zal – op grond van de huidige inzichten op termijn de noodzaak ontstaan, naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel van maximaal 10 000 woningen, een grotere geluidszone, een zogenaamde gereserveerde geluidszone, van maximaal 12 600 woningen voor de luchtvaart beschikbaar te stellen.

Omdat het op termijn mogelijk noodzakelijk is een gereserveerde geluidszone beschikbaar te stellen om de mainportdoelstelling te kunnen realiseren, acht het Kabinet het ongewenst de gereserveerde geluidszone uit de PKB te schrappen.

8 031

Waarom worden bij specifiek beleid voor externe veiligheid Schiphol de contouren 10₋₆ en 10₋₇ niet betrokken? (blz.10)

Vanuit beleidsmatig oogpunt zijn met name de individueel risico contouren 10-5 en 10-6 van belang. Voor de 10-6 zone is een stand-still regime van kracht (het zogenaamde toetsingsgebied externe veiligheid). Verder is uit praktische overwegingen in het gebied buiten de veiligheidszone in ruime zin (10-5 contour) aansluiting gezocht bij het Vrijwaringsbeleid. Dit is mede gebaseerd op het externe veiligheidsbeleid en houdt in hoofdlijnen in dat geen nieuwe risicobronnen worden toegestaan en dat tot ver buiten de 10-6 contour woningbouw en bouw van milieugevoelige bestemmingen in principe niet is toegestaan. Beleid buiten de Vrijwaringszone wordt in deze specifieke situatie niet zinvol en in redelijkheid niet mogelijk geacht.

8 032

Waarom wordt aan groepsrisico geen ruimtelijke gevolgen gebonden? (blz.10)

Zoals verder in detail uiteengezet op pagina 60 van de Nota van Toelichting zijn er wel ruimtelijke gevolgen verbonden aan het groepsrisico. Daarnaast is er een veelheid van maatregelen voorzien die een positief effect hebben op de ontwikkeling van het groepsrisico, zoals de aanleg van de vijfde baan.

8 033

Wat wordt bedoeld met een «beperkt aantal satellieten»? (blz. 11)

In deel 1 van de PKB werd uitgegaan van een kralensnoer van drie tot vier satellieten met als reden om in de PKB een zoekgebied aan te geven voor de ontwikkeling van satellieten. Het gaat bij satellieten in feite om pieren op enige afstand van de terminal. Deze satellieten worden met een intern vervoerssysteem (people-mover) verbonden met de terminal op het centrale areaal. In deel 3 van de PKB wordt net als in deel 1 de mogelijkheid geboden tot de vestiging van een beperkt aantal satellieten. In het werkdocument Masterplan 2003-2015 heeft de NVLS de voorkeur uitgesproken voor één (grotere) satelliet die voldoet aan de door het rijk gehanteerde randvoorwaarde dat satellieten ten zuid-oosten van de Hoofdvaart moeten blijven. Voorts wordt verwezen naar bladzijde 83 en volgende van de Nota van Toelichting.

8 034

Betekent het niet voorzien in een landzijdige ontsluiting van de satellieten binnen de planperiode dat een herziening van de PKB noodzakelijk is alvorens tot de aanleg van een tweede areaal kan worden overgegaan? (p 11)

Ja, een herziening van de PKB is noodzakelijk alvorens tot de aanleg van een tweede areaal kan worden overgegaan.

8 035

Wat is de reactie van de regering op de suggestie om het gedeelte over een tweede areaal in het geel op te nemen? (p 11)

In geel is in de PKB al opgenomen dat in de planperiode geen landzijdige ontsluiting van de satellieten zal plaatsvinden. Dit betekent tevens dat een tweede areaal op basis van deze PKB niet mogelijk is. Voor het realiseren van een tweede areaal is derhalve een PKB herziening noodzakelijk. Het voorstel om de tekst over het tweede areaal geel op te nemen in de PKB acht het Kabinet daarom niet nodig.

8 036

Volgens de regering zal er in Europees verband voor gepleit worden om hoofdstuk 2 toestellen 's nachts reeds voor het jaar 2002 niet meer toe te laten. Hoeveel hoofdstuk 2 toestellen hebben in 1994 Schiphol aangedaan? Uit welke landen komen deze toestellen? Wat zullen voor die landen, vooral de ontwikkelingslanden, de economische gevolgen zijn indien hoofdstuk 2 toestellen niet meer worden toegelaten in het jaar 2002?

Het aantal landingen van hoofdstuk 2 vliegtuigen bedroeg in 1994 ca. 38 000 (ca. 25% van het totaal); 30 000 daarvan betroffen landingen van toestellen van EU maatschappijen. Van de 8000 overige namen maatschappijen uit Afrikaanse ontwikkelingslanden ca. 1000 landingen voor hun rekening. De overige 7000 landingen betreffen hoofdzakelijk toestellen van maatschappijen uit Oost-Europa en het Midden-Oosten. Per 1 april 2002 zullen geen hoofdstuk 2 toestellen meer worden toegelaten in de EU. De negatieve economische effecten daarvan kunnen relatief beperkt blijven omdat naar verwachting ruim voor die tijd zogenoemde «hush-kits» (geluiddempers) voor hoofdstuk 2 toestellen beschikbaar komen waarmee deze vliegtuigen aan de normen van hoofdstuk 3 kunnen voldoen. Niettemin zal de aanschaf van deze «hush-kits» voor een aantal maatschappijen uit ontwikkelingslanden een aanzienlijke investering betekenen.

8 037

Waarom wordt nu juist voor Lelystad gekozen? (blz. 11)

Voor general aviation was dit het dichtstbijzijnde alternatief waar de NVLS ook gestalte aan heeft gegeven in de eigendomsverhoudingen.

8 038

Is het volgens de regering toegestaan dat Schiphol in de toekomst meer dan 40 miljoen luchtpassagiers zal gaan vervoeren tot 2015? Zijn de beleidsuitspraken van de regering terzake als normatief te beschouwen? (blz. 11)

Zie het antwoord op vraag 8 017.

8 039

Hoe is het mogelijk dat het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan genoemd wordt als «belangrijke aanpassing van het banenstelsel om de ontwikkeling van Schiphol tot mainport te kunnen laten plaatsvinden», terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat in antwoord op mondelinge vragen van Paul Rosenmöller op 6 december 1994 liet weten dat «een en ander de beslissing over de PKB niet mag beïnvloeden?» (blz. 11 en 12)

Het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan is een maatregel om op korte termijn de punctualiteit op Schiphol te kunnen verbeteren en is als zodanig tevens een aanpassing van het banenstelsel om de ontwikkeling van Schiphol tot mainport te kunnen laten plaatsvinden. Bovendien maakt deze aanpassing het mogelijk om de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan bij landingen vanuit het zuiden onafhankelijk te gebruiken. Daarnaast is het mogelijk de Aalsmeerbaan 's nachts te sluiten vanaf het moment dat de Zwanenburgbaan zuidelijk aanvliegbaar is. Het tijdstip van het geschikt maken van de Zwanenburgbaan voor het gebruik in en vanuit zuidelijke richting is gekozen met het oog op de minimale hinder voor de omgeving.

De benodigde werkzaamheden kunnen worden gecombineerd met de onderhoudswerkzaamheden aan deze baan in het voorjaar van 1995.

De werkzaamheden thans lopen niet vooruit op het feitelijk gebruik van de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden. Het feitelijk gebruik is pas mogelijk op basis van definitieve besluitvorming op grond van deze PKB en de aanwijzingsprocedure. Door de NVLS wordt het risico geaccepteerd dat de investering voor het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan zijn waarde verliest indien dat baangebruik door de besluitvorming over de PKB Schiphol en Omgeving uiteindelijk niet zal worden toegestaan.

8 040

Is het waar dat er bij een 5G-stelsel, door gebrek aan ruimte voor een tweede areaal, geen mogelijkheden zijn voor een doorgroei van het vliegverkeer tot (ver) boven de 40 miljoen passagiers per jaar? Zo ja, welke rol heeft dit gegeven gespeeld in de totstandkoming van het besluit voor 5P? (blz. 12)

Nee, dat is niet juist. Bij 5G is ten noorden van de Buitenveldertbaan plaats gereserveerd voor de satelliet(en). Op die plaats is, evenals op de plaats voor satelliet(en) bij 5P, ruimte voor de uitbreiding van die satelliet(en) tot een tweede areaal zo daar op termijn behoefte aan zou zijn en toestemming voor zou worden gegeven.

Dit laatste sluit dit Kabinet overigens binnen de planperiode van deze PKB uit.

8 041

Is het waar dat de ver weg gelegen vijfde parallelle baan, gezien de lange taxi-afstanden, alleen bedrijfseconomisch efficiënt is als er een tweede afhandlingsareaal komt? Zo ja, waarom is dan toch voor 5P gekozen, in plaats van het compactere 5G? Heeft de regering aanwijzingen dat de NV Luchthaven Schiphol, eventueel buiten de planperiode, plannen heeft voor een tweede areaal? (blz. 12)

Nee, dit is niet juist. In de PKB wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van een beperkt aantal satellieten inclusief vliegtuig opstelplaatsen. Deze satellieten beschikken in de planperiode niet over een landzijdige ontsluiting.

De PKB voorziet uitdrukkelijk niet in de ontwikkeling van een tweede areaal binnen de planperiode. In een latere fase (na 2015) wordt een landzijdige ontsluiting van de satellieten echter niet uitgesloten.

De NVLS staat een ruimtelijk beleid voor waarin het gebied aan de westzijde van de Hoofdvaart tussen de beide taxibanen van de vijfde parallelle baan gereserveerd wordt ten behoeve van passagiers-afhandeling.

8 042

Hoe kan bij de evaluatie van deze PKB in 1999 beoordeeld worden of de substitutie van 5 mln passagiers in 2015 zal slagen?

In 1999 zullen alle besluiten over de realisering van de HSL-Zuid genomen zijn. Het streven is om uiterlijk in hetzelfde jaar een tracébesluit te nemen en te besluiten over de uitvoeringsmodaliteit, de financiering en het tijdstip van gereedkomen van de HSL-Oost. Over de tijdige fysieke beschikbaarheid van substitutie-mogelijkheden is dan dus duidelijkheid.

Ook over de realisatie van het flankerend beleid is in 1999 meer bekend.

8 043

Kent de regering naast prijsbeïnvloedende maatregelen ook andere methoden om de mate van substitutie door de HSL-Zuid en de HSL-Oost te vergroten boven de voorziene 5 mln. passagiers per jaar vanaf 2015? (p 14, 15)

Uitgaande van de veronderstelling dat de passagier de vrije keus houdt tussen vliegtuig en trein, zijn reistijd- en prijsverhoudingen veruit de belangrijkste factoren, die substitutie tussen vliegtuig en trein beïnvloeden. Naast prijsbeïnvloedende maatregelen, zouden dus reistijdversnellingen in aanmerking komen. De daarmee gemoeide kosten zijn echter zeer hoog in vergelijking met de extra substitutie die kan worden geboekt.

Naast bovengenoemde maatregelen is de integratie tussen rail en vliegtuig van belang. In het IEE-onderzoek naar substitutie is een volledige integratie van rail en vliegtuig verondersteld. De NVLS, KLM en NS onderzoeken thans gezamenlijk op welke wijze de verschillende vervoersproducten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd (bijvoorbeeld geïntegreerde verkoop- en reserveringssystemen, afstemming dienstregelingen, bagage-transport).

Zie ook PKB Nota van Toelichting par. 3.6.1.

8 044

Welke initiatieven gaat de regering concreet nemen in internationaal verband om prijsbeïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken? Wanneer zullen deze initiatieven genomen worden? Wat is het verwachte effect daarvan? (blz. 15)

Nederland zet de pogingen voort in ICAO, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, om het draagvlak voor heffingen te vergroten. Nederland probeert te bewerkstelligen dat in ICAO-kader een studie wordt uitgevoerd naar concrete mogelijkheden daartoe. Hiertoe participeert Nederland o.a. actief in de CAEP, het comité van ICAO voor milieu-aangelegenheden.

Verder kan worden gewezen op de conclusies van de EU-Milieuraad van december 1994, waarin de Commissie is gevraagd met voorstellen te komen om initiatieven in internationale fora, met name in ICAO, te bevorderen. Voor wat betreft de te verwachten effecten en implementateterminen wordt verwezen naar het antwoord op vraag 9 033.

8 045

blz. 14 Hoe realistisch is het om in 2003 de aanleg van het HSL-traject als voltooid te beschouwen?

Bij brief van 2 december 1994 kenmerk DGV/HSL/V-425 128 heeft de minister van V&W de Tweede Kamer geïnformeerd over de betreffende afspraken met de Vlaamse regering. In december 1995 zal de aangekondigde studie zijn afgerond; de PKB deel 3 HSL-Zuid zal zo spoedig mogelijk daarna worden uitgebracht.

In het voorjaar van 1996 zal de Tweede Kamer zich naar verwachting kunnen buigen over de PKB HSL Zuid deel 3. Daarna kan het tracébesluit worden genomen. Het is de bedoeling dat begin 1998 de bouw van het project integraal van start gaat. Mogelijk kan in 1997 op enkele plaatsen al met voorbereidende werkzaamheden worden begonnen. Uitgaande van een bouwperiode van 6 jaar zal de HSL-Zuid dan eind 2003 gereed kunnen zijn.

8 046

Wordt overwogen de groei van de hoeveelheid vliegbewegingen te begrenzen, in die zin dat deze groei wordt gekoppeld aan een maximale emissie van luchtverontreinigende stoffen? Is bekend hoe de andere EG-lidstaten hiertegenover staan? (blz. 14)

Het Kabinet overweegt op dit moment niet om de groei van het aantal vliegbewegingen te begrenzen op basis van de maximale emissie van luchtverontreinigende stoffen. Door het internationale karakter van de luchtvaart ligt het bovendien niet voor de hand om op nationaal niveau emissiedoelstellingen te formuleren en te handhaven. Hier is een internationale aanpak de meest aangewezen weg. Een analyse van deze problematiek wordt gegeven in de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LULU) die dit voorjaar wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

Ook in internationaal verband wordt overigens nog niet gedacht aan een beperking van de groei van het aantal vliegbewegingen via een koppeling aan een maximale emissie van luchtverontreinigende stoffen. In het kader van het internationale Klimaatverdrag (dat een vermindering van de uitstoot van CO₂ tot doel heeft) zal Nederland de aandacht op deze problematiek vestigen.

8 047

Is de discrepantie in de tijd (uiterlijk 2010 en desgewenst in 2006) voor het gereedkomen van de HSL-Oost uitsluitend gebaseerd op het tijdig beschikbaar zijn van voldoende middelen? (p 14 en 15)

Het tijdstip van gereedkomen van de HSL-Oost wordt ondermeer beïnvloed door de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen. Daarnaast zal worden nagegaan of met het pakket van maatregelen de beoogde substitutie kan worden bereikt. Ook is het tijdstip waarop alle planologische reserveringen gereed zijn in dit verband relevant.

8 048

Wat zijn de redenen dat slechts de twee geluidscontouren (Ke en nacht) in geel zijn opgenomen in de PKB? Kan dit ook voor de doelstellingen lokale luchtverontreiniging, stank en risico gebeuren? Zo nee, waarom niet? Heeft de regering dan aanwijzingen waaruit blijkt dat de geluidsgrenzen eerder bereikt zouden worden dan de overige milieugrenzen, bij een uitbreiding van het vliegverkeer? (blz. 16)

Alle milieudoelstellingen zijn in geel opgenomen in de PKB (blz. 8). De geluidhinder- en externe veiligheidsdoelstellingen zijn verder uitgewerkt en in geel opgenomen op blz. 10 van de PKB.

In het kader van het evaluatie- en monitoringprogramma zal de feitelijke ontwikkeling van de geluidhinder en alle overige milieu-effecten worden gevolgd.

8 049

Waarom wordt als begrenzing alleen de 35 Ke-zone concreet opgenomen en niet de vrijwaringszone en de nachtzone? (p 16)

In PKB deel 3 zijn zowel de begrenzing van de 35 Ke-zone als van de vrijwaringszone en nachtzone 26 L_{Aeq} dB(A) opgenomen (fig. 1 t/m 7 PKB).

De in deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving opgenomen zones zijn indicatief. De definitieve geluidszones (L_{Aeq} en Ke) worden vastgelegd in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet. Overigens is in de Luchtvaartwet de 35 Ke en de 26 L_{Aeq} ook de zonegrens.

De nadere uitwerking van de grotendeels indicatieve begrenzing van de vrijwaringszone is de verantwoordelijkheid van de provincies. De definitieve grens zal worden opgenomen in de betreffende streekplannen.

8 050

Waarom is de 20 Ke-contour niet alsnog in geel opgenomen in de PKB, mede gezien het feit dat 85 procent van de ernstig geluidgehinderden woont in het gebied tussen de 20 en de 35 Ke-contour? Zo nee, waarom niet? (blz. 10 en 16)

Binnen de 20 Ke-contour behorend bij de 10 000 woningen zone zoals berekend ten behoeve van de voorontwerp-Aanwijzing liggen ca. 122 100 woningen. Het aantal ernstig gehinderde mensen is ca. 43 300. Tussen de 20 en 35 Ke-contouren is het aantal woningen 112 000, het aantal ernstig gehinderde mensen ca. 38 000. Dit is ca. 16% van het aantal bewoners in dit gebied en ca. 87% van het totaal aantal ernstig gehinderde mensen in het gehele gebied binnen de 20 Ke-contour, inclusief het gebied binnen de 35 Ke-zone.

De 20 Ke-contour heeft geen wettelijke basis. De op grond van de Luchtvaartwet vastgelegde norm voor geluidhinder door vliegtuigen is 35 Ke. Het opnemen van een 20 Ke-contour in de PKB als beslissing van essentieel belang acht het Kabinet niet gewenst.

Het evaluatie- en monitoringsprogramma beslaat het gehele gebied binnen de 20 Ke contouren.

8 051

Welke jaartallen horen bij de bebouwing in figuur 1 en 2 op bladzijde 43 (in de grijze vlakken)? Hoe komt het dat deze in figuur 1 anders is dan bij 2? (blz. 17 en 43)

Figuur 1 en 5 geven het huidige vierbanenstelsel weer. De ondergrond is de situatie 1990, de grijze vlakken zijn woongebieden en de bedrijventerreinen.

De figuren 2, 3, 4, 6, 7 en 8 geven de situatie met een vijfde baan weer dat wil zeggen de situatie vanaf 2003. Op de ondergrond zijn in grijs ook de VINEX-locaties en de kleinere woningbouwplannen en de uitbreidingen van bedrijventerreinen indicatief weergegeven.

8 052

In hoeveel woningen zal slaapverstoring optreden, rekening houdend met de L_{Aeq} -grens van 20 dB(A) (grens waarbij nauwelijks gezondheids-

risico's worden gelopen), met een nacht van 8 uur en met het feit dat velen slapen met het raam op een kier? Waarom is de nachtzonecontour gesteld op 26 dB(A), in plaats van 20 dB(A)? Waarom is de nachtcontour niet in geel opgenomen? (blz. 17)

De in de vraag genoemde combinatie (20 dB(A) en een nacht van 8 uur) is in het AMER niet berekend. Wel zijn in het Aanvullend MER de volgende berekeningen uitgevoerd voor verschillende banenstelsels en peiljaren (zie o.m. de overzichtstabel op blz. 47 van de Conclusie):

– Aantal woningen bij de situatie met ramen dicht bij:

$L_{Aeq} > 20$ dB(A) 23 – 06 uur

$L_{Aeq} > 26$ dB(A) 23 – 06 uur

$L_{Aeq} > 26$ dB(A) 22 – 08 uur

– Aantal woningen bij de situatie met ramen op een kier bij:

$L_{Aeq} > 26$ dB(A) 23 – 06 uur

– Mensen die vaak in de slaap gestoord worden met ramen dicht bij:

$L_{Aeq} > 20$ dB(A) 23 – 06 uur

De regering heeft besloten om parallel aan deze PKB een nadere studie te verrichten naar de te hanteren geluidnorm voor nachtelijk vliegverkeer. Daarin wordt o.m. gezien een nachtperiode van 23.00 tot 7.00 uur bij 26 L_{Aeq} en gesloten ramen.

De inzet bij deze studie is dat het Kabinet bij de parlementaire behandeling van de PKB op hoofdlijnen kan aangeven welke lijn na afronding van de besluitvorming over de PKB ten aanzien van de nachtnorm zal worden aangehouden.

In de door het parlement in 1994 aanvaarde en van kracht geworden wijziging van de Luchtvaartwet is 26 L_{Aeq} als norm voor de geluidsbelasting vastgelegd. Op grond hiervan is de regering dan ook gehouden haar zonering af te stemmen op deze waarde.

8 053

Wat zijn mogelijke redenen voor de afwijking met max. 2 Ke, resp. 2 dB(A) in de definitieve zones? (blz. 17)

Afwijkingen tussen de indicatieve zones en definitieve zones kunnen ontstaan door het feit dat de berekeningsgrondslag voor de definitieve zones op een aantal punten afwijkt t.o.v. die voor de indicatieve zones. Dit betreft met name:

– verdere optimalisatie van aan- en uitvliegroutes teneinde bestaande woningbouw zoveel mogelijk te ontzien.

– in definitieve berekeningen is uitgegaan van een maximaal toegestane geluidswaarde van 49 Ke in punt K.

– de inmiddels in de voorontwerp-Aanwijzing doorgevoerde wijziging in de tot nu toe gehanteerde veronderstelling t.a.v. de spreiding van het vliegverkeer in en aan- en uitvliegroutes waardoor beter wordt aangesloten bij het feitelijk vlieggedrag.

8 054

Wat zijn de redenen dat, vooruitlopend op een eventuele omzetting, voor de isolatie alvast wordt uitgegaan van een gereserveerde geluidszone? (blz. 19)

De isolatie is verplicht binnen de 40 Ke-contour behorend bij de geluidszone met 10 000 woningen binnen de 35 Ke-zonegrens.

Uit het oogpunt van doelmatigheid en efficiëntie heeft het Kabinet er echter voor gekozen de zwaarte van de isolatie te baseren op geluidsbelasting die hoort bij de gereserveerde geluidszone.

Indien de gereserveerde geluidszone in gebruik genomen zou worden, wordt als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen – de

geluidsbelasting in de geluidszone hoger dan in de periode voorafgaand aan de omzetting. Als nu slechts geïsoleerd zou worden op basis van de geluidsbelasting in de geluidszone, zal bij omzetting naar de gereserveerde geluidszone de isolatie te kort kunnen schieten en zal, wanneer dat meer dan 2 dB(A) bedraagt, tot bij-isolatie moeten worden overgegaan. Dit laatste is kostbaarder dan het nu meteen op een hogere waarde isoleren en levert voor de betreffende bewoners bovendien extra overlast op.

Het behoeft geen betoog dat het meteen isoleren op basis van de gereserveerde geluidszone een gunstig effect heeft op de geluidshinder binnen de betrokken woningen.

8 055

Waarom kan de hoeveelheid van 10 000 woningen niet verder worden teruggedrongen? Liggen deze woningen in het gebied met ernstige geluidshinder? Volgens de Stichting Natuur en Milieu liggen in het gebied waarin ernstige geluidshinder voorkomt 150 000 woningen. Hoe is dit grote verschil te verklaren? (blz. 20)

In het IMER zijn de contouren van 20 t/m 65 Ke berekend en gepresenteerd. De 35 Ke-contour is de wettelijke grens van de vast te stellen geluidszone. Voor het banenstelsel 5P geldt de eis dat hierbinnen niet meer dan 10 000 woningen (op basis van het woningbestand 1990) zijn gelegen. Deze eis is in het PASO door alle daarbij betrokken partijen onderschreven. In dat gebied ondervindt 25% van de bevolking ernstige hinder ten gevolge van vliegtuiggeluid. De 20 Ke-contour is berekend ten behoeve van de bepaling van het totale aantal ernstig gehinderden, omdat ook buiten de 35 Ke ernstige hinder voorkomt. Bij de zone in de voor-ontwerpaanwijzing bedraagt het aantal woningen binnen de 20 Kecontour ca 122 100 en het totale aantal ernstig gehinderden ca 43 000.

Indien de zones verder ingekrompen moeten worden om zo tot een lager aantal dan 10 000 woningen binnen de 35 Ke zone te komen, gaat dit naar de huidige inzichten ten koste van de groei naar de mainportfunctie, omdat dan te weinig vliegverkeer binnen die zone geaccommodeerd kan worden.

8 056

Kan nader worden geanalyseerd hoe de gereserveerde geluidszone zich verhoudt tot het streven de emissie van luchtverontreinigende stoffen te beperken en het railverkeer te bevorderen? Is het in dat verband niet prematuur reeds op dit moment een geluidszone voor verdere uitbreiding van Schiphol te reserveren? (blz. 20)

Het streven de emissie van milieuverontreinigende stoffen te beperken is onderdeel van de milieu-criteria, ook voor de gereserveerde geluidszone (zie ook N.v.T. hfd. 1). Aan dit criterium wordt, ook met het vliegverkeer dat behoort bij de gereserveerde geluidszone, voldaan.

8 057

Zal de omzetting van de gereserveerde geluidszone in ieder geval pas na ingebruikname van 5P plaats vinden? (blz. 20)

Ja.

8 058

Waarop is de 8000 woningen grens gebaseerd in de omzettingsprocedure? (p 20)

Het aantal van 8000 geeft de feitelijk met meer dan 35Ke belaste woningen aan, terwijl 10 000 het aantal woningen is dat in de 35Ke geluidszone ligt. Wanneer het aantal van 8 000 wordt bereikt is het moment gekomen om de omzettingsprocedures te starten, gezien de zwaarte en de duur daarvan (PKB-wijziging en aanwijzingsbesluit).

8 059

Op welke wijze zal de NV Luchthaven Schiphol de vliegverbindingen waarvoor een verbinding met de HSL een goed alternatief biedt moeten minimaliseren, om in aanmerking te komen voor een uitbreiding van de geluidszone? (blz. 21)

De in de PKB vastgelegde omzettingsprocedure verplicht de NV Luchthaven Schiphol bij een verzoek tot vergroting van de geluidszone onder meer om aan te tonen dat er binnen de eigen competentie een maximale inspanning is geleverd om te blijven opereren binnen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10 000 woningen. Een van de vijf aspecten waarop dit betrekking heeft is het minimaliseren van vliegverbindingen waarvoor een verbinding met de hoge snelheidstrein een goed alternatief biedt. Netwerk, frequentie en prijsstelling van de HSL zullen hierbij van grote invloed zijn. De wijze waarop de NVLS dit verder gestalte geeft wordt niet door het Kabinet voorgeschreven.

8 060

Hoe kunnen luchtvaartmaatschappijen worden gestimuleerd in de toekomst van de luchthaven Lelystad gebruik te maken, indien dit noodzakelijk zou zijn om de druk op Schiphol te verlichten? Erkent de regering hiermee impliciet dat er vooralsnog geen grenzen aan de groei van het luchtverkeer zullen worden gesteld en dat uitbreiding van Lelystad in de richting van een tweede Schiphol in de toekomst wellicht noodzakelijk zal zijn? (blz. 21)

Zie antwoord 8 061.

8 061

Waarop baseert de regering haar veronderstelling dat de luchthaven Lelystad de druk op Schiphol zou kunnen verlichten, als uit de IEE (blz 69 en 70) blijkt dat van de vier in aanmerking komende segmenten alleen de general aviation kan worden uitgeplaatst zonder schade toe te brengen aan de dubbeldoelstelling? Welke delen van het vliegverkeer zouden dan naar Lelystad moeten worden overgeplaatst? (blz. 21)

Er dient in deze discussie een onderscheid gemaakt te worden tussen de huidige- en een (eventueel) toekomstige luchthaven Lelystad.

Vooralsnog wordt alleen de kleine luchtvaart op Schiphol ontmoedigd en voor zover mogelijk uitgeplaatst naar Lelystad. Het huidige luchtvaartterrein Lelystad zal geschikt gemaakt worden voor het accommoderen van een groter volume general aviation, ook in de zwaardere categorieën.

Op de langere termijn kan ook voor het groot commercieel verkeer een capaciteitsprobleem gaan spelen, gegeven de grenzen die aan de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol zijn gesteld. Het verkeer dat dan niet meer op Schiphol valt te accommoderen, zou mogelijkerwijs elders binnen Nederland op te vangen zijn. De locatie Lelystad kan een van de opties zijn voor dat deel van het groot commercieel verkeer dat op Schiphol in de toekomst niet meer terecht zou kunnen. Deze behoeft echter niet noodzakelijkerwijs samen te vallen met de huidige locatie van het vliegveld Lelystad.

8 062

Binnen de vrijwaringszone van 30 KE zullen geen woningen worden gebouwd (p 21, 28, 29). Wordt hieraan strikt de hand gehouden, zonder uitzonderingen?

a. Hoeveel woningen waren er binnen deze zone in VINEX-verband gepland?

b. Hoeveel worden er binnen het totale gebied, waarvan de contour van 30 KE de omtrek vormt (dus van 30–49 KE), alsnog gebouwd, omdat er sprake is van een goedgekeurd bestemmingsplan?

c. Verdient het niet de voorkeur om de contour van de vrijwaringszone te verruimen tot b.v. 25 KE in het verlengde van de meest te gebruiken banen, dus de Zwanenburgbaan en de 5P-baan?

d. Welke functies worden toegestaan op het zgn punt K van 49 KE?

In de PKB is aangegeven dat binnen de vrijwaringszone in beginsel geen nieuwe woningen of andere milieugevoelige bestemmingen worden gerealiseerd voor zover deze niet reeds zijn vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen. (p. 29) In de Nota van Toelichting (p. 79) is dit nader uitgewerkt, waarbij is aangegeven dat incidentele woningbouw slechts zal worden toegestaan wanneer daarvoor zwaarwegende argumenten aanwezig zijn hetgeen het geval is bij bedrijfsgebonden woningen, vervangende nieuwbouw, opvullen van kleine open gaten binnen aaneengesloten bebouwing en functiewijziging van gebouwen in woonbestemming. Het rijk zal door middel van het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening erop toezien dat provincie en gemeenten in hun ruimtelijke plannen en maatregelen uitvoering geven aan dit ruimtelijk beleid.

a. Binnen de vrijwaringszone die behoort bij de voorontwerp-Aanwijzing zijn in VINEX-verband ca. 1 900 woningen gepland (het betreft hier delen van de locaties Amsterdam-West, Velsbroek, Legmeer-West, Aalsmeer). Voor deze plannen bestaan geen bestemmingsplannen.

b. Voor ca. 500 woningen binnen de vrijwaringszone geldt dat zij kunnen worden gebouwd op basis van vigerend bestemmingsplan c.q. als vervangende nieuwbouw. Deze plannen behoren niet tot de Vinextaakstelling (lopen in de tijd vooruit, danwel betreffen geen uitbreiding van de voorraad).

c. Het kabinet erkent dat ook buiten de 30 Ke-contour sprake kan zijn van ernstige hinder als gevolg van het vlieglawaaï, maar is van mening dat deze geluidbelasting in een stedelijke omgeving – waarbij een groot aantal andere geluidsbronnen aanwezig zijn – niet onaanvaardbaar is. Daarbij heeft het Kabinet mede overwogen dat de in de Randstad beschikbare ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties schaars is. Op basis van deze factoren acht het Kabinet het niet noodzakelijk de VINEX-locaties in de omgeving van Schiphol te heroverwegen en acht het Kabinet het ook niet wenselijk de begrenzing van de vrijwaringszone te laten samenvallen met de 20 Ke-contour.

d. Punt K te Aalsmeer valt binnen de 35 Ke-zone. Het toestaan van bepaalde functies in deze zone valt onder het regiem van het vrijwaringsbeleid (waaronder tevens is begrepen het BGGL).

8 063

Waarom kent de nachtzone geen planologische beperkingen? (blz. 22)

Aangezien met de nachtnormering bescherming tegen slaapverstoring wordt beoogd en niet tegen hinder in en rond de woning, kent de nachtzone geen planologische beperkingen.

8 064

Waarom behoeft de veiligheidszone in engere zin pas in 2015 bewoningsvrij te zijn en niet eerder, b.v. in 2005? (p 23)

Het gaat in deze zone in het algemeen om verspreid gelegen incidentele woonbebouwing. Door tot uiterlijk 2015 de tijd te hebben voor de amovering, kan de amovering zo goed mogelijk in alle lopende ontwikkelingen worden ingepast. Hierdoor wordt bereikt dat voor elke situatie een moment kan worden gekozen dat zowel voor bewoners als voor de betreffende gemeente, de NVLS en het Rijk het meest bevredigend is.

Overigens zijn de risico's waarop het beleid is gebaseerd, berekend voor de situatie in 2015. Eerst dan dient de amovering te zijn gerealiseerd.

8 065

Waarom vindt de audit voor externe veiligheid pas voor het eerst plaats in 1999? (p 23)

Het rekenmodel dat voor deze PKB door het NLR is toegepast, is gevalideerd door een deskundigen-groep. Onder meer aan de hand van deze berekeningen is het PKB-beleid geformuleerd. Het is niet te verwachten dat inzichten in de berekeningsmethodiek binnen één of twee jaar sterk zullen wijzigen. Het is ook niet te verwachten dat in een dergelijk tijdsbestek de beleidsinzichten sterk zullen wijzigen. Daarnaast moet voor het constateren van de feitelijke ontwikkeling van voor externe veiligheid relevante factoren een zeker tijdsverloop in acht worden genomen. In dit verband is een termijn van vijf jaar een redelijke keuze.

8 066

In het rapport van het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium uitgeschreven bij de IMER van dec. 1993 (Piers, paragraaf 8.4) wordt gesteld dat «maatregelen ter vermindering van het risico minder effectief zullen zijn dan de maatregelen ter verplaatsing van het risico», terwijl bij dat laatste «zeer aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn». Waarom heeft dit aspect geen rol gespeeld bij de vaststelling van het optimale banenstelsel? (blz. 23)

Zie antwoord op vraag 9 096.

8 067

Als er in plaats van de 5P-baan twee start/landingsbanen zouden zijn met dunbevolkt gebied onder uit- en aanvliegpaden (zoals bijvoorbeeld bij een 5GG-stelsel) zodat een veel grotere capaciteit op relatief weinig risicogevende banen bestaat, welke banen kunnen dan naast sluiting van de Zwanenburgbaan het beste worden ontlast om het groepsrisico te beperken? Hoe groot wordt dan het groepsrisico? Wat is het effect van het gebruik van de Buitenveldertbaan uitsluitend bij harde westen- of oostenwind? (blz. 23)

Alle uitkomsten van de externe veiligheidsberekeningen, zowel voor individueel risico als voor groepsrisico voor een optimaal 5GG-banenstelsel worden in bijlage 3a van het Aanvullende milieueffect-rapport weergegeven.

Het hierbij veronderstelde baangebruik is geoptimaliseerd vanuit verschillende in het geding zijnde belangen zoals geluidhinder. De baan die in dat banenstelsel het meest bijdraagt aan het groepsrisico is bij 5GG, evenals bij 5P, de Buitenveldertbaan. In de 5GG zoneberekening wordt de Buitenveldertbaan alleen gebruikt bij harde westen- of oostenwind, of als om andere redenen het veld gesloten zou worden als deze baan niet

gebruikt wordt. Een verder terugbrengen van het gebruik is gezien de dwars- en staartwindlimieten dan ook niet mogelijk.

Zoals is aangegeven in het antwoord op vraag 9 096 loopt de optimalisatie voor het individueel risico meestal gelijk met de optimalisatie voor geluidhinder.

8 068

Hoe kan de regering beweren dat er op het punt van externe veiligheid wordt voldaan aan het stand-still-beginsel, als de 10⁻⁶ en de 10⁻⁷ contour evenals een berekening van het groepsrisico ontbreken in de PKB? Is er inderdaad sprake van een gelijkblijvend risico, als deze berekeningen wel mee worden genomen? (blz. 23)

De gegevens van het IMER (later aangevuld met het AMER) zijn voor het kabinet richtinggevend geweest bij het bepalen van het externe veiligheidsbeleid bij Schiphol. In deze milieueffectrapportages is uitgebreid aandacht besteed aan de berekening van de diverse contouren (tot 10⁻⁸), evenals de berekening van het groepsrisico. Vanuit beleidsmatig oogpunt zijn met name de individueel risico contouren 10⁻⁵ en 10⁻⁶ van belang. Aan de hand van deze gegevens is – alles afwegend – onder meer stand-still beleid geformuleerd voor de veiligheidszone in ruime zin (10⁻⁵) en het toetsingsgebied externe veiligheid (10⁻⁶). Voor het gebied buiten 10⁻⁵ is mede op basis van externe veiligheid het Vrijwaringsbeleid geformuleerd. Dit betekent dat er in dit gebied een restrictief bouwbeleid wordt gevoerd.

Zoals in de Nota van Toelichting aangegeven, is voor groepsrisico niet een zelfstandig ruimtelijk beleid geformuleerd. Naast het ruimtelijk beleid in de veiligheidszones, is voor de beperking van het groepsrisico aangesloten bij het beleidsinstrument Vrijwaringszone, waardoor de toename van het groepsrisico naar het oordeel van het Kabinet in voldoende mate wordt beperkt.

Zie ook het antwoord op vraag 8 032

8 069

Waarom wordt voor het stand-still beginsel alleen gekeken naar het gebied 10⁻⁶, terwijl de ongelukken van het afgelopen jaar juist plaats vonden in het gebied tussen 10⁻⁶ en 10⁻⁷? (p 23)

Wanneer het stand-still gebied wordt uitgebreid naar 10⁻⁷ betekent dit – uiteraard – een verdergaande verbetering van de veiligheidssituatie. Het is echter zo dat de 10⁻⁷ contour voor een deel buiten de Vrijwaringszone is gelegen, hetgeen zou betekenen dat voor een groter gebied dan de Vrijwaringszone, vergaande ruimtelijke beperkingen zouden gelden. In grotere delen van Amstelveen en Amsterdam zouden dan stringente bouwbeperkingen noodzakelijk zijn. Gezien de beperkte positieve effecten die hiervan te verwachten zijn voor de veiligheidssituatie is het kabinet van oordeel dat externe veiligheid-beleid buiten de Vrijwaringszone niet wenselijk is.

8 070

Welk aandeel in het groepsrisico heeft het gebied met individueel risico tussen de 10⁻⁶ en 10⁻⁷? Hoe groot zal dit aandeel zijn volgens de berekeningen voor 5P in 2015? (blz. 23)

Het is thans niet mogelijk antwoord te geven op deze vraag, aangezien hiervoor nadere berekeningen noodzakelijk zijn. Het groepsrisico wordt namelijk gepresenteerd als een som van de afzonderlijke bijdragen van elke 100x100 m² in het totale studiegebied. Wil men de bijdrage hebben van een deel van het studiegebied, dan moet dit apart worden becijferd.

8 071

Is het waar dat de crash van het El Al toestel in oktober 1992 en de crash van de KLM-cityhopper in april 1994 beide plaatsvonden in een gebied waar de berekende kans op een dergelijk ongeluk kleiner is dan 10^{-6} ? Hoe groot was de berekende kans voor het individueel risico op beide lokaties? (blz. 23)

Uitgaande van de berekeningen van 1990 uit het IMER, is het individueel risico op beide ongevalsplaatsen tussen 10^{-6} en 10^{-7} in te schatten.

8 072

Waarom wordt de voorspelde stankcontour niet in geel opgenomen in de PKB en gehandhaafd? (blz. 23)

De doelstelling met betrekking tot stankhinder is in geel opgenomen in de PKB (blz. 8).

In het kader van het programma Evaluatie en monitoring wordt de feitelijke ontwikkeling van de stankhinder gevolgd.

8 073

De afname van de hoeveelheid inwoners in de geurcontour van 1 Ge per m^3 neemt t.o.v 1990 af als gevolg van een verwachte daling van de emissies van koolwaterstoffen uit vliegtuigmotoren. Wat als die verwachte daling niet doorzet? (p 23)

Indien de verwachte daling van de emissies niet doorzet zal de contour groter blijven dan waar nu vanuit gegaan wordt en vallen meer inwoners/ gehinderden binnen deze contour.

8 074

Waarop is het optimisme van de regering gebaseerd, dat de emissies van het wegverkeer fors zullen afnemen? (blz. 24)

De doelstelling «lokale luchtverontreiniging» voor de omgeving van Schiphol wordt gehaald (zie ook N.v.T.-3 pagina 67-68).

De reductie van emissies voor het personenwegverkeer ligt op het in het SVV-II aangegeven schema. De reductie-doelstelling van emissies door het vrachtverkeer wordt met circa 10% overschreden, omdat het vrachtverkeer sneller groeit dan in het SVV-II is voorzien. Naar aanleiding hiervan is in het NMP een aanpak van deze problematiek opgenomen (Imago-Project). De in de PKB geformuleerde milieudoelstelling komt pas in gevaar wanneer sprake is van een veel grotere toename van het wegverkeer (met een factor 3, 5 of meer) dan nu is aangenomen.

8 075

Wat zijn de redenen dat bij het beoordelen van de vraag of de dubbel-doelstelling gehaald wordt wat betreft lokale luchtverontreiniging, gekeken is naar de totale luchtverontreiniging in het gebied met een straal van 10 km rond Schiphol? Waarom wordt bij dit aspect wel de hinder veroorzaakt door andere actoren dan de luchtvaart meegerekend, en bij andere aspecten (geluid, risico) niet? (blz. 24)

De concentratie van luchtverontreinigende stoffen in een gebied is opgebouwd uit een (regionale) achtergrondconcentratie en een lokale bijdrage. Om inzicht te krijgen in de lokale luchtverontreiniging rondom Schiphol is het noodzakelijk de bijdrage van alle veroorzakers van luchtverontreiniging in dat gebied in beeld te brengen.

In een bijlage van het IMER worden de cumulatie-effecten van alle geluidsbronnen zichtbaar gemaakt. Bij risicoberekeningen zijn dergelijke berekeningen niet gebruikelijk. Bij het vrijwaringsbeleid heeft de regering

wel maatregelen opgenomen, die cumulatie van risicobronnen voorkomen.

8 076

Welke concrete acties zijn ondernomen om te komen tot een verscherping van de emissienorm voor stikstofoxiden en de invoering van een heffing op kerosine? (blz. 24)

De Europese Raad van Ministers (Milieu) heeft in december 1994 in een raadsconclusie vastgesteld, dat vanwege de sterke toename van het vliegverkeer een verdere substantiële verlaging van de emissies van luchtverontreinigende stoffen wenselijk is, en dat het uitsluiten van de commerciële luchtvaart van indirecte belastingen (zoals kerosine-accijns) op grond van milieu-overwegingen niet langer te rechtvaardigen is. Nederland heeft een actieve rol gehad bij de totstandkoming van deze conclusie en zal binnen de kaders van de ICAO en de EU blijven hameren op dit punt.

De ICAO, de organisatie voor de internationale civiele luchtvaart, definieert sinds de jaren tachtig emissienormen voor nieuwe subsone straalmotoren met een maximale stuwkracht groter dan 26,7 kiloNewton. Deze motoren worden gebruikt in vliegtuigen met een capaciteit van meer dan 50 passagiers. De normen hebben onder meer betrekking op NO_x en zijn opgenomen in een bijlage van het Verdrag van Chicago (Annex 16, volume 2: Aircraft Engine Emissions). In ICAO-verband wordt voortdurend geprobeerd te komen tot verdere aanscherping van emissienormen. In dit kader is in 1992 besloten tot een aanscherping met 20% van de sinds 1986 geldende eis voor nieuwe straalmotoren. Deze aangescherpte eis gaat per 31 december 1995 in voor motoren die voor het eerst in productie komen. Voor de motoren die reeds in productie zijn gaat deze eis in per 31 december 1999. Op dit moment wordt de mogelijkheid van een verdere aanscherping met ingang van 2000 of 2005 bestudeerd. Nederland speelt hierbij een actieve rol.

8 077

Waarop is de verwachting gebaseerd dat de uitbreiding van de luchthaven effectneutraal zal worden gerealiseerd wat betreft bodem, grond- en oppervlaktewater? (blz. 24)

Deze worden in het UMER-5P uiteengezet, dat naar verwachting in mei 1995 in procedure zal worden gebracht.

8 078

Zal de uitbreiding van de Nederlandse bijdrage aan de mondiale luchtverontreiniging gevolgen hebben voor de emissiedoelstellingen van andere sectoren, zoals industrie of overig verkeer, teneinde de in het NMP gestelde doelen te halen? (blz. 24)

Zie het antwoord op vraag 8 003.

8 079

Waarom beperkt de handhaving zich tot de twee geluidszones en strekt die zich niet uit tot de overige milieu-parameters? Waarom gebeurt dit niet alsnog, gezien het feit dat de overige milieudoelstellingen zeer wel kunnen worden overschreden, terwijl het geluid binnen de gestelde grenzen blijft? (blz. 25)

Het handhavingssysteem voor geluidhinder is gebaseerd op de Luchtvaartwet en heeft met name betrekking op de voorkoming van overschrijding van de (op grond van de Luchtvaartwet) vastgestelde

geluidszones in het aanwijzingsbesluit en op de beperking van de vermijdbare hinder. De handhaving van de overige milieu-parameters is niet in de Luchtvaartwet geregeld. In de PKB is wel als beslissing van essentieel belang opgenomen dat ten opzichte van 1990 de situatie voor de overige milieuaspecten niet mag verslechteren.

Op grond van de Wet Milieubeheer moeten alle milieu-effecten die met het aanwijzingsbesluit samenhangen worden geëvalueerd. Daartoe is een evaluatie monitoring- programma opgesteld door de ministeries van VROM, V&W en EZ, dat in concept is bijgevoegd bij de voorontwerp-Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet.

8 080

Zal in het kader van de handhaving ook toetsing plaatsvinden door meting van het geluid op de grond? Zo nee, hoe wordt dan tegemoet gekomen aan geuite bezwaren tegen de gebruikte rekenmethode (prof. Iserman), waaruit blijkt dat slechts controle van de geregistreerde vliegbanen niet voldoende is, als bijvoorbeeld onjuiste gegevens over de geluidsproductie van vliegtuigmotoren worden gebruikt? (blz. 26)

In het concept evaluatieprogramma Schiphol, dat als bijlage bij de ontwerp-Aanwijzing is gevoegd, is als actiepunt 34 opgenomen: Onderzoek naar de correlatie tussen gemeten geluidsniveaus (Ke en dB(A)s) en berekende geluidsniveaus. In dit onderzoek zal de gevraagde toetsing plaatsvinden.

Op het onderzoek van Dr. Isermann zal het Kabinet pas kunnen reageren nadat het rapport volledig en in definitieve vorm beschikbaar is. Dit is thans nog niet het geval; Volgens de gemeente Amsterdam, in wiens opdracht Dr. Isermann zijn onderzoek uitvoert, zal dit op zijn vroegst half mei het geval zijn.

8 081

Bij dreigende zone-overschrijding zal niet dan na overleg met de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen besloten worden tot aanscherping van de voorschriften. Wat is de status van dergelijk overleg, en doet dit afbreuk aan de hardheid van de gestelde-milieu-eisen? (blz. 26)

Het bedoelde overleg met de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen heeft geen formele status. Indien uit de toetsing van het feitelijk gebruik van de luchthaven aan het gebruiksplan een dreigende zoneoverschrijding blijkt, zal overleg plaatsvinden over mogelijke maatregelen ter voorkoming van die zone-overschrijding. Dit gebeurt in het kader van de preventieve handhaving. Omdat het gaat om het gebruik van de luchthaven is overleg met de gebruikers noodzakelijk, mede om de effectiviteit van maatregelen te kunnen beoordelen. Als de dreigende zone-overschrijding een structurele oorzaak heeft, dan zal in dat overleg mede de eventuele noodzaak van aanscherping van de voorschriften in de aanwijzing (in verband met de repressieve handhaving) aan de orde komen. Het overleg kan uiteraard geen afbreuk doen aan de hardheid van (wettelijk vastgelegde) milieu-eisen.

8 082

Wat is een zo flexibel mogelijk gebruik van de ruimtelijke structuur waardoor de duurzaamheid van de ruimtelijke structuur zou worden bevorderd? (p 28)

De ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven met name voor de langere termijn zijn gebaat bij een ruimtelijke structuur die zowel flexibiliteit als zekerheid biedt en bovenal stabiel (duurzaam) is.

In het gebied Schiphol en omgeving betekent dit het handhaven van bestaande kwaliteiten in samenhang met het ontwikkelen van een deels nieuwe ruimtelijke structuur, waarbinnen zowel de luchthaven als andere functies in de omgeving zich verder kunnen ontwikkelen. Voor functies (agrarisch, stedelijk) in de ruimere omgeving is een zo groot mogelijke zekerheid gewenst over de ontwikkelingsmogelijkheden en randvoorwaarden in relatie tot de ontwikkeling van de luchthaven. In de directe omgeving van de luchthaven is naast zekerheid met name flexibiliteit van belang om in te kunnen spelen op nog onvoorziene ontwikkelingen. Dit betekent dat open ruimten gereserveerd moeten worden en dat ontwikkelingen die vrijwel onomkeerbaar zijn zoveel mogelijk voorkomen moeten worden.

Voor Schiphol en omgeving is daartoe een ruimtelijke strategie ontwikkeld waarbij in relatie tot ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke structuur drie zones een belangrijke rol spelen: de Schipholzone (biedt flexibiliteit en faseerbaarheid), de (uitbreiding van de) rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem (biedt zekerheid en duurzaamheid) en de Vrijwaringszone (biedt flexibiliteit, zekerheid en duurzaamheid).

8 083

Is de keuze voor de 5P baan de meest doelmatige uit het oogpunt van de ruimtelijke gebruikswaarde? (p 28)

Ja; de ontwikkelingsrichting 5P biedt goede mogelijkheden voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit uit oogpunt van gebruikswaarde.

5P is redelijk compact en goed inpasbaar in het noordwestelijk deel van de Haarlemmermeer, waarbij de kenmerkende agrarische structuur – na aanpassingsinrichting – voor een groot deel behouden blijft. Er ontstaan weinig restruimten. Ook is er voldoende ruimte voor het realiseren van een goede landschappelijke overgang tussen de luchthaven en de bestaande stedelijke gebieden. De luchthaven kan op een goede wijze via weg en rail worden ontsloten, waarbij nieuwe hoofdinfrastructuur kan worden gebundeld.

8 084

Hoe groot wordt de druk van het voor- en natransport bij ongeveer 40 mln passagiers, inclusief de 5 mln substitutie HSL? Hoeveel voor- en natransport is dat gemiddeld per dag? Is het bestaande en geplande wegensysteem daartoe voldoende? Is het bestaande en geplande railstelsel daartoe voldoende? Met welke middelen zal de modal split van dit voor- en natransport gewijzigd worden ten voordelen van het railvervoer? In welke mate zal het voor- en natransport de totale emissie van schadelijke stoffen in het gebied ten negatieve beïnvloeden? (p 31)

Bij de ontwikkeling van Schiphol tot ca. 40 miljoen vliegtuigpassagiers is ca. 2/3 van het aantal passagiers bestemmingsverkeer, terwijl ca. 1/3 transferreizigers betreft. Uitgaande van bovenstaande ontwikkeling en een substitutie van 5 miljoen passagiers, resulteert een en ander in ca. 70 000 voor- en natransportbewegingen per dag en ca. 15 000 HSL-passagiers. Het huidige OV-gebruik van passagiers op Schiphol bedraagt ca. 30 %. De SVV-doelstelling is een OV-aandeel van 40 %. Het bestaande en geplande wegen- en railstelsel zoals opgenomen in het SVV II is toereikend voor het verwachte aantal voor- en natransportbewegingen (inclusief de verdeling daarvan over vervoersmodaliteiten).

In het PASO is uitgebreid aangegeven met welke middelen de modal split van het voor- en natransport gewijzigd zal worden ten faveure van het railvervoer. Het betreft de volgende maatregelen:

Substitutie (M1 t/m M9), Maatregelen openbaar vervoer (M68 t/m M79), flankerende maatregelen voor- en natransport van luchtreizigers (M80 t/m

M84), flankerende maatregelen parkeren (M85 t/m M87). Voor de stand van zaken met betrekking tot de PASO maatregelen zie Bijlage III van de Nota van Toelichting.

Bij de berekeningen ten behoeve van de IMER zijn de effecten van het voeren natransport meegenomen en afgezet tegen de doelstellingen uit PASO.

8 085

Welk beleid zal de regering gaan voeren en welke instrumenten denkt de regering in te gaan zetten om te bereiken dat daadwerkelijk veertig procent van het personenvervoer van en naar Schiphol per openbaar vervoer gaat plaats vinden? (p 33)

In het PASO zijn deze maatregelen uitgebreid aangegeven.

Substitutie (M1 t/m M9), Maatregelen openbaar vervoer (M69 t/m M79), flankerende maatregelen voor- en natransport van luchtreizigers (M80 t/m M84), flankerende maatregelen parkeren (M85 t/m M87).

Zie Bijlage III van de Nota van Toelichting voor de stand van zaken van deze maatregelen.

8 086

Waarom wordt Schiphol-centrum als bedrijfslokatie bestempeld als een B-lokatie en niet als een A-lokatie? Immers de huidige en toekomstige concentratie van openbaar vervoer mag hier wel zeer stevig genoemd worden (treinen, stadsgewestelijk OV, bussen, luchtvaart). (p 33)

Een A-lokatie wordt niet alleen gekenmerkt door een goede OV-ontsluiting, maar daarnaast door de aanwezigheid van voorzieningen met een (groot-)stedelijke allure, zodat gesproken kan worden van een aantrekkelijke verblijfs- en werkomgeving.

Tevens liggen A-lokaties in de centrale stad van het stadsgewest zodat sprake is van nabijheid. Dit nabijheidscriterium maakt dat voor een groot aantal mensen in het woon-werkverkeer de A-lokatie op de fiets en eventueel lopend te bereiken is.

De lokatie Schiphol-Centrum voldoet wel aan het eerst genoemde kenmerk, maar niet aan de laatstgenoemde kenmerken van een A-lokatie.

8 087

Is het waar dat de groenvoorzieningen rond Schiphol deels betaald zullen worden uit het voor de ecologische hoofdstructuur bedoelde deel van het FES? Meent de regering dat het groen rond Schiphol onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur? (blz. 36)

Om te benadrukken dat de bijdrage uit het FES een welbewuste, eenmalige uitzondering betreft, zal aan het wetsvoorstel FES een afzonderlijke uitgavencategorie worden toegevoegd voor de aanleg van groene overgangsgebieden in het kader van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol. Nu de Raad van State haar advies over het wetsvoorstel FES heeft uitgebracht zal het wetsvoorstel een dezer dagen aan de Kamer worden voorgelegd.

De uitbreiding van Schiphol is een grootschalige investering van nationaal belang die beoogt de economische structuur te versterken. Mede om deze reden worden reeds enkele investeringsprojecten die aan de orde zijn in PKB 3 Schiphol en Omgeving, zoals de HSL-Zuid en de Noord-Zuidlijn, via het FES (mede-)gefinancierd.

Ten behoeve van een evenwichtige ontwikkeling van de regio rond Schiphol worden diverse groenprojecten uitgevoerd, waaronder de overgangsgebieden.

Het Kabinet is van mening dat in het geval van de overgangsgebieden rond Schiphol een bijdrage uit het FES wenselijk is, gezien de doorslaggevende rol van dit additionele project voor de uitbreiding van Schiphol. Met het oog hierop heeft het Kabinet besloten voor de helft van de kosten van de aanleg van de overgangsgebieden (f 46,8 mln.) een rijksbijdrage uit het FES te financieren. De andere helft van de kosten wordt verdeeld over het ministerie van Verkeer en Waterstaat, NVLS, ontwikkelaars van bedrijventerreinen, provincie Noord-Holland en de vervoerregio/ROA.

8 088

Is het niet uit natuur en milieu-overwegingen veel interessanter om i.p.v. het Schipholbos de daartoe bestemde gelden uit te geven aan natuurontwikkeling elders, b.v. in het Groene Hart? (p 34)

De betreffende groen-investeringen zijn benodigd voor de inpassing van Schipholactiviteiten. Daarmee wordt zowel een functionele als geografische relatie gelegd met de directe omgeving van de luchthaven. Door de aanleg van deze groenvoorzieningen in dit sterk verstedelijkte deel van de Randstad zal een belangrijke meerwaarde voor natuur en milieu ontstaan. De regio hecht dan ook veel belang aan de realisatie van de groenvoorzieningen. De groeninvesteringen vormen daarmee tevens een belangrijk onderdeel van de dubbele doelstelling voor de mainport-ontwikkeling.

Voor natuurontwikkeling in het Groene Hart wordt reeds voorzien in de realisering van natuur- en recreatiegebieden in het kader van de NU/ROM Groene Hart en het Structuurschema Groene Ruimte.

8 089

Wat is de reden van de twee «uitstulpingen» van de indicatieve begrenzing ten noordoosten van de A9 op figuur 10? (blz. 47)

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in 1987 het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) vastgesteld. De in de vraag aangeduide «uitstulpingen» waren in dat streekplan al onderdeel van de Schipholzone of gerekend tot het «nieuw werkgebied voor Schiphol gebonden bedrijven» binnen het werkingsgebied van het Schipholconvenant (1986). Met de in de vraag aangeduide «uitstulpingen» gaat het om de lokaties Lijnden en Lutkemeerpolder (in 1987 nog nader te bepalen) in de noord-westelijke «uitstulping» en Riekerpolder in de noord-oostelijke «uitstulping». Later heeft het Bestuursform Schiphol het werkingsgebied in deze laatst genoemde «uitstulping» uitgebreid met de lokaties: Oude Haagsche Weg, IBM-lokatie en Riekerhaven. De indicatieve uitbreiding van de Schipholzone heeft in deel 3 van de PKB plaatsgevonden, om het Bestuursforum Schiphol de mogelijkheid te bieden zich ook daar te kunnen richten op de ontwikkeling van bedrijfsterreinen voor Schipholgebonden bedrijven. De betrokken partijen in het Bestuursforum Schiphol zijn de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam en NV Luchthaven Schiphol.

NOTA VAN TOELICHTING (NR. 9)

9 001

Is er in plaats van een win-win-situatie niet veeleer sprake van een Win-gelijkspel-situatie, daar de kwaliteit van het leefmilieu per saldo ongeveer gelijk blijft? (blz. 4)

Neen.

Het Kabinet hanteert bij de ontwikkeling van Schiphol en omgeving een dubbeldoelstelling. Het Kabinet kiest voor een versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en een verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven ten opzichte van de situatie in 1990. Binnen het in de PKB Schiphol en omgeving geformuleerde beleid is een versterking van de mainportfunctie mogelijk binnen de gestelde milieuraandvoorwaarden. De situatie in de omgeving van Schiphol zal vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en zal verbeteren voor luchtvaartgeluid. Naar de mening van het kabinet is derhalve sprake van een win-win situatie.

9 002

Wat wordt bedoeld met «in beginsel» in de zinsnede «van een verbetering van het leefmilieu is sprake indien de situatie (...) in beginsel niet verslechtert»? (blz. 4)

De in de vraag aangehaalde zin is ontleend aan de Richtlijnen voor het opstellen van het IMER. Hierin is de doelstelling «verbetering kwaliteit leefmilieu» geoperationaliseerd. Hierbij zijn vier parameters aangegeven, te weten geluid, stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid. Binnen de parameters geldt dat de milieusituatie in bepaalde deelgebieden kan verslechteren, terwijl in andere deelgebieden een verbetering optreedt. Tussen deze vier parameters is in beginsel geen saldering mogelijk. Een significante verbetering ten aanzien van een parameter kan echter opwegen tegen een geringe verslechtering van een andere parameter.

9 003

Zijn er naast de nevenschikking van de componenten van de dubbeldoelstelling nog andere redenen om de benadering van de Stichting Natuur en Milieu niet over te nemen? (blz. 4)

Neen. In de benadering van de Stichting Natuur en milieu is de mainportdoelstelling ondergeschikt aan de milieudoelstelling. Het kabinet beschouwt deze als daarentegen gelijkwaardig, overeenkomstig het PASO.

9 004

Is bij de berekeningen tot 2003 uitgegaan van een situatie waarbij vliegveld Zestienhoven in gebruik blijft? Wat zijn de gevolgen van een eventuele sluiting van Zestienhoven voor de voorziene groei van Schiphol? Zijn de berekeningen van de IEE dan nog wel realistisch gelet op het extra aanbod dat Schiphol dan te verwerken zal krijgen? Wat zullen de consequenties zijn in termen van capaciteit, geluidsoverlast, punctualiteit? (blz. 5)

Er zijn in de IEE geen expliciete veronderstellingen gemaakt met betrekking tot Zestienhoven. Een eventuele sluiting van het huidige Zestienhoven zal een relatief gering extra aanbod op Schiphol te zien geven. Naar verwachting zal dat, in termen van aantal passagiers, een extra aanbod op Schiphol geven dat in de orde van grootte van 1 à 2% zal

liggen. Voornamelijk zal dat verkeer op Londen zijn, dat zich over de gehele dag spreidt, en de effecten in de piekuren zullen dan ook nauwelijks merkbaar zijn.

9 005

Welke harde garantie kan de regering geven dat Schiphol in de toekomst niet nog verder zal uitbreiden gezien de zeer hoge investering van 2,7 miljard gulden? (blz. 5)

In de PKB zijn de grenzen aan de groei van het luchtverkeer op Schiphol in milieutermen vastgelegd in de vorm van een beslissing van essentieel belang. De grenzen gelden ook na 2015.

9 006

De PKB biedt ruimte voor de ontwikkeling van een kleine mainport. Wat wordt verstaan onder een kleine mainport? Betekent dit dat de ambitie wordt losgelaten dat Schiphol ook in de volgende eeuw tot de vier grootste luchthavens blijft behoren? (blz. 5)

Een kleine mainport is een thuisbasis voor een middelgrote luchtvaartmaatschappij met een noodzakelijk minimum omvang van 38,6 mln passagiers (IEE).

Met een capaciteit van circa 40 miljoen passagiers in 2015 is Schiphol in staat zich te ontwikkelen tot een dergelijke kleine mainport en is er tevens capaciteit beschikbaar voor andere luchtvaartmaatschappijen. Wel is er dan van uitgegaan dat deze middelgrote maatschappij niet al zijn activiteiten concentreert op Schiphol, maar ook van zogenoemde secundaire hubs gebruik zal maken. Een en ander betekent dat de ambitie is dat Schiphol ook in de volgende eeuw tot de vier grootste Westeuropese luchthavens blijft behoren.

9 007

Wanneer zou bij Schiphol gesproken kunnen worden over een grote mainport, aan wat voor voorwaarden zou dan moeten worden voldaan en wat zou dat betekenen voor het milieu? (blz. 5)

Een grote mainport is een luchthaven die dient als thuishaven voor een grote megacarrier. Afhankelijk van het marktaandeel van de betreffende luchtvaartmaatschappij en de mate van netwerkconcentratie is in het European Renaissance scenario een capaciteit nodig tussen 55 en 70 miljoen passagiers in 2015. In het Balanced Growth scenario loopt dit op tot 90 miljoen in 2015. De milieugevolgen van dergelijke situaties zijn niet in het IMER onderzocht. Echter uit geluidberekeningen voor het BG-scenario, waarin een groei van Schiphol tot ca. 55 miljoen passagiers in 2015 wordt verondersteld, is gebleken dat een dergelijke ontwikkeling niet mogelijk is binnen de gestelde milieugrenzen. Er liggen dan 23 000 woningen binnen de 35 Ke geluidszone. Voor een verdere groei naar 70 of zelfs 90 miljoen passagiers zou dat uiteraard in versterkte mate gelden.

9 008

Welke harde garantie kan de regering geven dat het maximum van veertig miljoen passagiersbewegingen per jaar in de toekomst niet overschreden zal worden, aangezien de capaciteit door de voorgestelde uitbreiding op 80 miljoen passagiersbewegingen per jaar komt. (blz. 5)

Zie antwoord bij vraag 8 017.

9 009

Wordt uitgegaan van ruim veertig miljoen of van een kleine vijftig miljoen passagiers? Van welk getal gaan de vijf miljoen passagiers vanaf

die van lucht naar rail moet overstappen? (blz. 5)

Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtreizigers en circa 3 miljoen ton vracht en tenminste 5 miljoen reizigers in 2015 via het toekomstige netwerk van hoge snelheidslijnen.

De substitutie van tenminste 5 miljoen passagiers van vliegtuig naar trein komt dus bovenop de circa 40 miljoen luchtpassagiers.

9 010

Waarom is gekozen voor het European Renaissance-scenario? (blz. 5)

Het kabinet heeft niet gekozen voor het European Renaissance-scenario, maar biedt in de PKB Schiphol en omgeving de ruimte voor een ontwikkeling van Schiphol tot een mainport.

In de IEE zijn drie scenario's beschouwd waarbij sprake is van uiteenlopende ontwikkelingen in de economie en de wereldluchtvaart. In twee van de beschreven scenario's, het European Renaissance- en het Global Shift-scenario, zullen mainports ontstaan. In de IEE worden de bandbreedtes van de mainportontwikkeling binnen deze scenario's beschreven. In het IMER is gebleken dat de milieudoelstelling gerealiseerd kan worden bij een ontwikkeling van Schiphol juist boven de ondergrens van de bandbreedte voor een mainport binnen het European Renaissance scenario.

9 011

Wat betekent een verruiming van de hoeveelheid ernstig geluidgehinderten woningen tot 12 600 voor de veiligheid? (blz. 6)

De externe veiligheidsberekeningen voor 2015 zijn gemaakt met de invoergegevens behorende bij de gereserveerde geluidszone. De risico's voor de geluidszone met 10 000 woningen zullen kleiner zijn dan de berekende. Deze verschillen zijn overigens klein.

Indien de gereserveerde geluidszone (met maximaal 12 600 woningen) beschikbaar wordt gesteld zal het risico – bij gelijk blijvende omstandigheden – niet hoger worden dan thans is voorzien. Indien de gereserveerde geluidszone niet beschikbaar wordt gesteld blijft het risico – bij gelijk blijvende omstandigheden – daar nog iets onder.

9 012

Wat zijn de gevolgen van handhaving indien punt K een maximale geluidsbelasting van 49 Ke krijgt? Welk ander baangebruik is hiervoor noodzakelijk en wat betekent dit voor de overlast elders? (blz. 6)

De NVLS stelt in relatie tot het aanwijzingsbesluit voor het vijfbanenstelsel een aantal maatregelen voor waardoor het niveau van 49 Ke in punt K vanaf 2003 zal worden bereikt. Het gaat hier onder meer om de volgende maatregelen:

1. buiten de piekperioden zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan in plaats van de Aalsmeerbaan;
2. gedeeltelijke segmentatie gedurende de piekperioden, waarbij gelijktijdig gebruik wordt gemaakt van meerdere start- en landingsbanen voor starten of landen van het zware/lawaaiige verkeer op de geluidpreferente baan.
3. beperkt verplaatsen van landingen van de Aalsmeerbaan naar de Buitenveldertbaan;
4. beperkt zuidelijk gebruik van baan 04/22.

Een dreigende niet-structurele overschrijding van de geluidsbelasting in punt K zal door maatregelen – op te nemen in een wijziging van het gebruiksplan van de luchthaven – moeten worden voorkomen. In geval

van een dreigende structurele overschrijding van de geluidsbelasting in punt K zal de geluidszone opnieuw worden vastgesteld op een zodanige wijze dat het niveau van 49 Ke in punt K wel wordt bereikt. Of sprake is van een (al dan niet structurele) dreigende overschrijding van de geluidsbelasting in punt K zal vanaf 2003 worden nagegaan via de maandelijkse toetsing van het feitelijk gebruik van de luchthaven aan het voor de luchthaven vastgestelde gebruiksplan.

9 013

Wat betekent het voor de PKB Schiphol als het wetsontwerp Wijziging Luchtvaartwet inzake het vaststellen van een gereserveerde geluidszone niet door de Tweede Kamer wordt aanvaard? Hoe ziet de regering de relatie tussen de behandeling van dit wetsontwerp en die van de pkb in de tijd? Welk van de twee moet volgens de regering eerst aan de orde komen? (blz. 6)

In de Voorontwerp-aanwijzing voor Schiphol is voorzien in de instelling van een gereserveerde geluidszone, die echter haar juridische basis nog in het wetsontwerp moet vinden. Het wetsontwerp dient derhalve in werking te treden vooraf of tegelijkertijd met het nemen van de aanwijzing Schiphol.

In artikel 18 en 27 van de Luchtvaartwet is bepaald dat een aan te wijzen luchtvaartterrein in overeenstemming dient te zijn met een PKB.

Om een geluidszone te reserveren zal derhalve, naast een basis hiervoor in de Luchtvaartwet, in de PKB van het desbetreffende luchtvaartterrein eveneens een voorziening moeten zijn getroffen voor het reserveren van een geluidszone. Tussen het wetsontwerp en de PKB bestaat derhalve een nauwe samenhang. Indien de behandeling van de PKB eveneens voor het zomerreces plaatsvindt, lijkt een gezamenlijke behandeling van PKB en wetsontwerp in de rede te liggen. Indien het niet mogelijk is de gereserveerde geluidszone voor de luchtvaart beschikbaar te stellen zal het in de PKB geformuleerde beleid op dit onderdeel moeten worden herzien. Ook zal alsdan een nieuwe voorontwerp aanwijzing moeten worden opgesteld.

De thans lopende procedure op grond van de LVW in verband met deze aanwijzing zal daartoe afgebroken moeten worden en volledig opnieuw moeten worden gestart hetgeen een aanzienlijke vertraging oplevert.

9 014

Is de regering bereid te onderzoeken de in de PKB genoemde uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan voor de kust in de Noordzee aan te leggen? Zo nee, waarom niet, aangezien daarover nu al door leden van de regering over wordt gesproken in verband met de aanleg van een zesde baan? (blz. 7)

De aanleg van een luchthaven voor de kust in de Noordzee is bij de huidige plannen voor de uitbreiding van Schiphol niet aan de orde. In de jaren zeventig is reeds in het kader van de studie voor de Tweede Nationale Luchthaven een lokatie voor de kust van Goeree onderzocht. Gekozen is uiteindelijk voor een verdere ontwikkeling van Schiphol. Het Kabinet onderschrijft deze keuze in het kader van de onderhavige PKB. Bij de herziening van het SBL zal worden aangegeven waar verdere groei van het vliegverkeer in Nederland zal worden opgevangen nadat de capaciteit van Schiphol volledig is benut.

9 015

Bij welke groei van de hoeveelheid vliegbewegingen zal het vierbanenstelsel tot 2003 niet meer toereikend zijn? (blz. 7)

Op basis van de beschikbare gegevens is niet bekend bij welk aantal vliegtuigbewegingen exact de geluidszone voor het vierbanenstelsel niet meer toereikend is.

De ontwikkeling van de geluidhinder in de periode van 1995 tot 2003 wordt namelijk enerzijds bepaald door de groei van het vliegverkeer en anderzijds door een afname van de gemiddelde geluidsbelasting per vliegtuig (uitfasering hoofdstuk 2 vliegtuigen).

Overigens zal door handhaving worden gegarandeerd dat de geluidszone voor het vierbanenstelsel niet zal worden overschreden.

9 016

Bij welke omvang van het vliegverkeer (hoeveelheid passagiers en vliegbewegingen) is de fysieke grens van Schiphol bereikt?

Bij welke omvang van het vliegverkeer is de milieugrens (geluid, luchtverontreiniging, stank, externe veiligheid) van Schiphol bereikt?

Bij welke omvang van het vliegverkeer is de grens bereikt aan de ruimte voor ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven? (blz. 7)

De fysieke capaciteitsgrens van Schiphol met een vijfde baan ligt, afhankelijk van de te kiezen baanvariant (5P, 5G, 5GG(PMMS)) tussen 495 000 en 680 000 vliegtuigbewegingen. Het aantal passagiers is dan afhankelijk van de gemiddelde vliegtuiggrootte, en kan liggen tussen 60 en 80 mln. passagiers. De uitkomst is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de economie – het verschil tussen European Renaissance en Balanced Growth – en van de veronderstelling ten aanzien van de rol van Schiphol.

Naar de huidige inzichten, worden de grenzen van de milieu-parameters bereikt bij ca. 432 000 vliegtuigbewegingen en ca. 40 miljoen passagiers op basis van de gereserveerde zone met 10 900 woningen zoals berekend t.b.v. de voorontwerp-aanwijzing. De verkeersomvang binnen de zone met 10 000 woningen ligt daar ca. 5,5% onder.

De ruimte voor ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven wordt bepaald door diverse beleidsregimes: het vrijwaringsbeleid, het geluidhinderbeleid op basis van het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen en het externe veiligheidsbeleid. De begrenzingen van de werkingsgebieden van deze beleidsregimes zijn geheel danwel mede bepaald door de eerdergenoemde omvang van 432 000 vliegtuigbewegingen.

9 017

Hoe voorspelt de regering de ontwikkeling van de veiligheidssituatie tot 2015 met intervallen van bijvoorbeeld 3 jaar? (blz. 7)

De berekeningen zijn gemaakt voor 1990, 1997, 2003 en 2015. Tussentijdse jaren zijn niet berekend en kunnen op korte termijn ook niet berekend worden, waardoor het nu niet mogelijk is het gevraagde inzicht te bieden. Overigens kan worden aangenomen dat de ontwikkeling van de externe risico's geleidelijk verloopt als gevolg van de groei van het luchtverkeer.

9 018

In wat voor gevallen zal ontheffing worden verleend voor woningbouw binnen de 35 Ke-contour? Wat is de geluidsbelasting uitgedrukt in Ke op Schiphol zelf? (blz. 7)

Ontheffing kan worden verleend op basis van artikel 4 van het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL), Stb. 1994, 648. De geluidsbelasting op Schiphol zelf (centraal areaal) ligt in de zoneberekening voor het vier banenstelsel tussen 40 en 55 Ke. Ke is een

norm die toegespitst is op woonsituaties, die niet bedoeld is voor Schiphol zelf.

9 019

Zijn de geluidszones op een of andere manier flexibel, m.a.w. zijn ze veranderbaar naar mee- of tegenvallende ontwikkelingen? (blz. 7)

Geluidszones zijn niet flexibel. Geluidszone's zijn lijnen die de maximale toelaatbare geluidsbelasting weergeven. Geluidszone's worden vastgesteld in een aanwijzing op basis van de luchtvaartwet en uiteindelijk vastgelegd in bestemmingsplannen. Op basis van het Besluit Geluidsbelasting Grote luchtvaartterreinen worden binnen de grenzen van de geluidszone's bepaalde planologische regimes vastgelegd. Zo wordt aangegeven in welke gebieden niet meer gebouwd mag worden, geluidwerende voorzieningen aangebracht worden en de woonbestemming opgeheven moet worden. Deze geluidszones worden gehandhaafd. Door handhaving wordt verzekerd dat de maximaal toelaatbare geluidsbelasting niet wordt overschreden.

9 020

Heeft de regering, conform het regeerakkoord, de mogelijkheden gezien tot aanpassing van de nachtnorm? (blz. 7)

De regering heeft besloten om parallel aan de PKB Schiphol en Omgeving een nadere studie te verrichten naar de te hanteren geluidnorm voor nachtelijk vliegverkeer. De inzet daarbij is dat de regering bij de parlementaire behandeling van de PKB op hoofdlijnen kan aangeven welke lijn na afronding van de besluitvorming over de PKB ten aanzien van de nachtnorm zal worden aangehouden.

9 021

Liggen er ook woningen met ernstige geluidhinder buiten de 35 Ke-zone? Zo ja, kan deze hoeveelheid door nieuwbouwprojecten toenemen? (blz. 8)

Ja. Echter het begrip ernstige hinder is van toepassing op personen en niet op woningen. Bij 35 Ke is sprake van circa 25% van de inwoners die ernstig door vliegtuiggeluid wordt gehinderd.

Nieuwbouwprojecten kunnen alleen buiten de vrijwaringszone plaatsvinden. De grens van de vrijwaringszone ligt in de PKB op of buiten de 30 Ke-contour. Daarbuiten zal het aantal ernstig gehinderden door nieuwbouw alleen toenemen indien – rekening houdend met de dalende gemiddelde woningbezetting – er per saldo sprake is van een toename van het aantal inwoners.

9 022

Wanneer mag binnen de geluidszone en de gereserveerde geluidszone wel nieuwbouw plaatsvinden? Zijn er reeds vastgestelde bouwplannen die binnen de zone vallen? Mag de bouw daar niet doorgaan? (blz. 8)

Een twintigtal bouwplannen, grotendeels van beperkte omvang, valt (gedeeltelijk) binnen de gereserveerde geluidszone S5P behorend bij de voorontwerp aanwijzingen Luchtvaartwet. In totaal bevatten deze bouwplannen ca. 850 woningen. GS Noord-Holland heeft onlangs de bouw van ca. 83 woningen positief beoordeeld op basis van de ontheffingsgronden uit het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL). Voor 25 woningen is het besluit aangehouden en voor de overige 751 woningen heeft GS Noord-Holland een negatief oordeel uitgesproken.

Overigens wordt verwezen naar het antwoord op vraag 9 018 en 8 062.

9 023

Waarop is de hoeveelheid van 12 600 woningen gebaseerd die binnen de gereserveerde 35 Ke-geluidszone komen te liggen? Hoeveel passagiers kan Schiphol dan verwerken? (blz. 8)

In het IMER is de 35 Ke-geluidszone berekend voor het banenstelsel 5P in 2015, gebaseerd op het in de IEE beschreven European Renaissance scenario. Daarbij wordt uitgegaan van een vervoersvolume van circa 40 mln. passagiers. Binnen deze geluidszone zijn, op basis van het woningbestand eind 1990, 12 600 woningen geteld (IMER).

Binnen de ten behoeve van de voorontwerp-Aanwijzing berekende gereserveerde geluidszone liggen 10 900 woningen.

9 024

Wat gebeurt er als het vierbanenstelsel voor 2003 is «volgevlagen»? Om hoeveel passagiers gaat het dan? (blz. 8)

Indien de geluidszone dreigt te worden gevolgen, zullen maatregelen conform het handhavingssysteem behorende bij de aanwijzing in werking treden. In het kader van de preventieve handhaving is dat met behulp van het jaarlijks door de NVLS op te stellen gebruiksplan snel duidelijk.

Door onzekerheden, met name in het tempo waarmee het aandeel H2-vliegtuigen afneemt, is geen exact aantal passagiers te noemen.

9 025

De regering oordeelt dat de IEE-berekeningen die uitgaan van een groei van het aantal vliegbewegingen van 3,1% nog steeds realistisch zijn. De regering wijst ter onderbouwing van dit lage groeicijfer (in vergelijking met de periode 1980-1994) ondermeer op het feit dat het effect van de introductie van het 3-blokkensysteem door de KLM is uitgewerkt. Zoals bekend maakt de KLM plannen voor de introductie van een vijf blokkensysteem. Dit zal juist de groei versnellen. Waarom houdt de regering hiermee geen rekening. Maakt dit het vasthouden aan het eerder genoemde groeicijfer van 3,1% niet ongeloofwaardig. (blz. 9)

Voor wat betreft het groeitempo van het vliegverkeer op Schiphol wordt verwezen naar het antwoord op vraag 9 031.

De eventuele invoering van een vijfblokkensysteem is volkomen afhankelijk van de «marktvraag» naar transfer en de (bedrijfseconomische) mogelijkheden om daaraan te voldoen. Het is op dit moment niet bekend wanneer dat het geval zal zijn.

9 026

Wat is de bedoeling van de ijkmomenten? Gaat het alleen om controle van de uitvoering van de afspraken of ook om eventuele bijstelling van die afspraken? (blz. 9)

De bedoeling van de ijkmomenten is in de eerste plaats om op deze vastgelegde momenten de wettelijke vastgelegde evaluatie van de milieu-effecten uit te voeren. Doel hiervan is na te gaan of de feitelijke optredende milieu-effecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming rekening is gehouden. Indien blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, dan neemt het bevoegd gezag zodanig maatregelen teneinde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

In de tweede plaats zijn de mainportaspecten (o.a. capaciteit, punctualiteit, bereikbaarheid) en de ruimtelijke ontwikkeling (o.a. ontwikkeling van nieuwbouw) onderdeel van de evaluatie. De uitkomsten van deze evaluatie en monitoring kunnen reden zijn voor bijsturing door het rijk op alle aspecten, dus ook milieudoelstellingen.

Op de ijkmomenten 1999 en 2004 zullen de daarna volgende ijkmomenten worden bepaald. De nog te bepalen ijkmomenten na 2004 zullen tenminste om de vijf jaar plaatsvinden, aangezien deze termijn als algemene regel voor PKB's wordt gehanteerd.

9 027

Wanneer en hoe worden afspraken gemaakt over de te hanteren ijkmomenten in de periode na 2004? (blz. 9)

Zie het antwoord op vraag 9 026.

9 028

Is bij de groeiprognoses (tot veertig miljoen luchtpassagiers en 3 miljoen ton vracht) voor Schiphol rekening gehouden met het feit dat een voldoende concurrerend en marktgericht HST-produkt bepaalde luchtverbindingen overbodig zal maken? Is het dan wel reëel voor de toekomst reeds een grotere geluidszone te reserveren?

Welk percentage van het luchtverkeer is intercontinentaal en welk percentage op de Europese markt gericht? Hoe zal het vliegverkeer zich geografisch gezien tot 2015 ontwikkelen? Hoe onderbouwt de regering dit cijfermatig? (blz. 29)

Bij de groeiprognose voor Schiphol is expliciet rekening gehouden met een concurrerend HST-aanbod. Dit heeft geresulteerd in een substitutie-doelstelling van minimaal 5 miljoen passagiers. Omdat de HST niet alleen concurrerend is, maar deels ook als aanvoerlijn van luchtvaartpassagiers kan gaan fungeren, kan niet op voorhand worden geconcludeerd dat bepaalde luchtlijnen overbodig zullen worden.

In 1994 had circa tweederde van het aantal passagiers op Schiphol een Europese herkomst of bestemming.

In de diverse scenario's groeien de economieën van de verschillende continenten in een verschillend tempo. De gevolgen daarvan voor de verdeling van het aantal passagiers op Schiphol zijn als volgt. In het Global Shiftscenario zal circa de helft van de passagiers op Schiphol in 2015 een Europese herkomst of bestemming hebben, terwijl in het European Renaissance en Balanced Growth-scenario dat aandeel circa 60% zal zijn.

9 029

Kan op de ijkmomenten ook besloten worden tot inkrimping van de luchthaven, bijvoorbeeld omdat de milieudoelstellingen niet worden gehaald? (blz. 9)

Zie het antwoord op vraag 9 026.

9 030

Volgens de PKB is het naar het oordeel van de regering niet waarschijnlijk dat Schiphol het recente hoge groeitempo zal vasthouden. Schiphol heeft echter diverse malen uitgesproken dat de groei boven de verwachting van het IEE zal blijven. Hoe verklaart de regering dit verschil? (blz. 9)

Voor antwoord zie vraag 9 031.

9 031

Waarom wordt in de berekeningen uitgegaan van een lager groeitempo voor Schiphol dan daadwerkelijk is gerealiseerd? Wat zijn de gevolgen indien de groei zich conform de trend continueert? (blz. 9)

De laatste jaren is het verkeer op Schiphol snel gegroeid. De groei is vooral gerealiseerd bij de KLM, die daarmee haar marktaandeel heeft kunnen vergroten. Verdere marktwinst voor de KLM is niet uitgesloten, maar andere maatschappijen maken zich thans op om ook dergelijke strategieën te ontwikkelen (bv. Lufthansa). Er zijn dan ook gegronde redenen om te veronderstellen, dat de groei van de KLM en Schiphol zich in de komende jaren niet in die mate zal voortzetten als in de afgelopen periode. Er zijn bovendien nog andere factoren te noemen, waarom de toekomstige groei van het luchtverkeer lager wordt ingeschat. Een daarvan is een te verwachten prijsstijging. Thans is sprake van een historisch laag prijsniveau. Het is de verwachting dat oplopende bezettingsgraden zullen leiden tot prijsstijging. Daarnaast zullen prijzen van tickets op termijn naar verwachting stijgen door de invoering van BTW en heffingen op kerosine.

Als de groei van het verkeer op Schiphol sneller zou zijn dan in de PKB wordt verwacht, dan worden de milieugrenzen eerder bereikt dan in de PKB wordt verwacht.

9 032

Waarom wordt besluitvorming over de ontwikkelingen bij vliegveld Lelystad verschoven tot na de definitieve besluitvorming over Schiphol? Ligt een integrale benadering niet meer in de rede? (blz. 10)

In het vigerende Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen wordt een integrale visie op de Nederlandse luchthavencapaciteit gegeven. De PKB Schiphol is een partiële herziening van dit Structuurschema. Het voornemen om te komen tot een integrale herziening van het Structuurschema is aangekondigd in de voorliggende PKB Schiphol (N.v.T. pagina 10). Bij deze herziening komt aan de orde welke lange termijn luchthavencapaciteit in Nederland wenselijk is. In het kader van deze herziening zal ook de regio Lelystad worden gezien. De toekomstige status van de huidige luchthaven Lelystad zal in de medio 1995 aan het parlement aan te bieden nota RELUS worden beschreven.

Zie ook antwoord op vraag 8 061.

9 033

Volgens de regering zullen door invoering van accijns en BTW de prijzen van het vliegverkeer stijgen en daardoor zal de groei afnemen. Tot nu toe ziet het er echter niet naar uit dat dit op korte termijn internationaal zal kunnen worden ingevoerd.

Wanneer verwacht de regering dat accijns en/of BTW uiteindelijk ingevoerd zal worden?

Wat is de invloed van het invoeren van accijns op kerosine en BTW vliegtickets op de hoeveelheid passagiers en vliegbewegingen? (blz. 10)

Het is moeilijk te voorspellen wanneer en of accijns op kerosine en BTW op vliegtickets zal worden ingevoerd. In de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), waarin Nederland onderzoek naar heffingen op vliegtuigbrandstof herhaaldelijk aan de orde heeft gesteld, blijkt het draagvlak voor dergelijke maatregelen nog niet groot te zijn. Een mondiale brandstofheffing bijv. in de vorm van accijns is binnen afzienbare tijd daardoor niet te verwachten. Wat betreft de EU kan erop worden gewezen dat in de EU richtlijn (nr. 92/81) waarin de vrijstelling van accijns op brandstof voor onder andere de luchtvaart is vastgelegd, wordt

bepaald dat de Europese Commissie uiterlijk eind 1997 een evaluatierapport moet voorleggen over de vrijstellingen, waarbij rekening moet worden gehouden met de externe kosten van de desbetreffende vervoersmiddelen. Het is te verwachten dat bij de discussie hierover de mogelijke aantasting van de concurrentiepositie van de EU luchtvaartsector t.o.v. de rest van de wereld een belangrijke rol zal spelen. Of en in hoeverre de vrijstelling binnen de EU voor accijns op kerosine op korte termijn zal verdwijnen is tegen die achtergrond moeilijk te voorspellen.

Wat betreft BTW op vliegtickets kan worden gemeld dat de Europese Commissie binnen enkele jaren wil komen met een voorstel voor een definitieve BTW-regeling voor personenvervoer waarin ook de luchtvaart aan de orde zal komen.

De effecten van invoering van accijns en/of BTW op tickets zijn uiteraard sterk afhankelijk van de hoogte van de heffingen. Daarnaast wordt het effect beïnvloed door de vraag of het gaat om een mondiale danwel geografische beperkte heffing, bijvoorbeeld alleen in de EU. Bij heffingen in EU-kader zijn verschillende varianten mogelijk, die tot verschillende effecten zullen leiden. Voor een intercontinentale vliegreis met een intra-EU gedeelte zal het bijvoorbeeld veel uitmaken of alleen het intra-EU gedeelte wordt belast met BTW of het hele traject. Het is nog niet duidelijk welke varianten de Europese Commissie zal voorstellen.

9 034

Waarom wordt gesproken bij de luchthavencapaciteit op langere termijn over de toekomstige «behoefte» en niet over «noodzaak»? Waar wordt de «behoefte» aan gerelateerd? (blz. 10)

Met betrekking tot de op langere termijn in Nederland aan te bieden luchthavencapaciteit stelt het kabinet zich op het standpunt dat er pas sprake is van «noodzaak» indien de «behoefte» is aangetoond en is besloten in deze behoefte te willen voorzien.

9 035

Wat kan worden uitgeplaatst naar Lelystad, wanneer en hoeveel capaciteitswinst levert dat op? (blz. 10)

Een van de onderliggende deelonderzoeken van de IEE was «uitplaatsing». Daarbij is onderzocht wat de mogelijkheden waren van uitplaatsing van vliegverkeer naar andere luchthavens. Geconcludeerd werd dat de mogelijkheden beperkt zijn. Wel wordt actief ontmoedigingsbeleid gevoerd voor uitplaatsing van de «general aviation».

9 036

Waarop is de verwachting gebaseerd dat het effect van de invoering van het blokkensysteem binnen enkele jaren zal zijn uitgewerkt? (blz. 10)

Zie het antwoord op vraag 9 031.

9 037

Wanneer verwacht de regering dat er, op grond van internationale maatregelen, prijsverhogingen zullen gaan optreden? Is van de als gevolg hiervan teruglopende groei van de vraag naar luchtvervoer een trendmatige prognose op te stellen? (blz. 10)

Zie antwoord op vraag 9 033.

9 038

Waarom is geen specifieke informatie verstrekt over de geoptimaliseerde alternatieve banenstelsels S5G en S5GG? (blz. 11)

Op blz. 82 van het Integraal Milieueffectrapport Schiphol en omgeving (IMER) en op blz. 14 en 15 van de Nota van Toelichting bij PKB deel 3 is kwalitatief aangegeven wat de effecten zouden zijn van een verdere optimalisatie van het banenstelsel 5G. De Commissie voor de MER heeft in het toetsingsadvies over de IMER niet geadviseerd tot nader onderzoek ten behoeve van meer kwantitatieve gegevens op dit punt.

De gemeente Haarlemmermeer heeft opdracht gegeven de effecten van een optimalisatie van 5G te berekenen. De resultaten daarvan zijn inmiddels bekend en zullen door de gemeente aan de Tweede Kamer worden toegezonden. Het stelsel 5GG is uitvoerig beschreven in het Aanvullend MER (AMER), mede naar aanleiding van vragen van de Stichting Natuur en Milieu. In het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI), dat deel uitmaakt van deel 2B van de PKB, is veel aandacht besteed aan de effecten van de verschillende banenstelsels, waaronder 5G en 5GG.

9 039

Waarom is in de IMER en de AMER geen optimalisatie van landingsroutes waarbij het landingspad op ruime afstand ten oosten van Beverwijk/Heemskerk ligt, doorgevoerd bij de 5G en 5GG-banenstelsels? Hoe lopen de contouren (zowel dag als nacht) bij de 5G en 5GG-banenstelsels als deze optimalisatie wordt doorgevoerd? Hoeveel woningen vallen dan binnen deze contouren? (blz. 11)

De voorgestelde optimalisatie van landingsroutes vergt gebruikmaking van Microwave Landing System (MLS) of van het Global Positioning System (GPS).

Voor de vergelijking van de milieu-effecten van de bestudeerde banenstelsels in het IMER en AMER is hiervan niet uitgegaan, gezien de onzekerheid over de beschikbaarheid van dergelijke systemen binnen de planperiode. Zie hiervoor hoofdstuk 10 van het IMER. In het AMER is voor het uit zuidelijke richting landen op de oostelijke baan van het 5GG-banenstelsel MLS wel in beeld gebracht. Ook daar is gewezen op de onzekerheid ten aanzien van het tijdig beschikbaar komen.

Daarom is met betrekking tot de capaciteit en de punctualiteit bij 5GG zowel de situatie met onafhankelijk baangebruik als de situatie met afhankelijk baangebruik gepresenteerd (Bijlage 3A, 5GG-PMMS).

Door MLS wel als invoergegeven voor de geluidberekeningen te hanteren in het 5GG-banenstelsel worden de resultaten onvergelijkbaar met die van de andere banenstelsels, waar een dergelijke invoer ook positieve effecten kan hebben.

De beide overige vragen kunnen alleen worden beantwoord na aanvullende berekeningen. Het resultaat van deze berekeningen zal u zo spoedig mogelijk worden aangeboden.

9 040

Hoeveel moeten de twee 5GG-SNM banen naar het oosten opschuiven teneinde de begraafplaatsen onaangeroerd ten westen van de baan te laten liggen? Is bekend dat de Vereniging Gan Hasjalom bezwaar maakt tegen inklemming van de begraafplaats tussen de startbaan aan de westzijde en de taxibaan aan de noordoostzijde? Wat wordt aan dit probleem gedaan? (blz. 12)

Het verder oostelijk opschuiven van de oostelijke 5GG(SNM) baan is niet mogelijk, gezien de nabijheid van de A4. Het alleen naar het oosten verschuiven van de westelijke 5GG(SNM) baan is onmogelijk, omdat de minimale afstand tussen de banen 1 035 m. dient te zijn.

Het bezwaar van de Vereniging Gan Hasjalom is bekend. Het gaat met name om de bereikbaarheid van de begraafplaatsen en het beperken van geluidhinder tijdens uitvaartdiensten en bijzettingen. Er vindt hierover overleg plaats tussen de gemeente Haarlemmermeer, de NV Luchthaven Schiphol en de Vereniging Gan Hasjalom.

9 041

Hoe snel kan de westelijke baan van het 5GG(SNM) banenstelsel worden aangelegd als de Joodse begraafplaats gevrijwaard blijft en de Algemene Begraafplaats wordt gesloten? (blz. 12)

Met het sluiten van begraafplaatsen en het ruimen van graven is tenminste 10 jaar gemoeid. In de PKB wordt ervan uitgegaan dat de uitbreiding van het banenstelsel met een vijfde baan in 2003 operationeel moet zijn. In het geval dat de Algemene Begraafplaats moet worden gesloten en geruimd kan de vijfde baan niet in 2003 operationeel zijn. Gezien de ligging van de westelijke baan en de benodigde ruimte om de baan is het bij 5GG(SNM) niet mogelijk de Joodse begraafplaats gevrijwaard te houden.

9 042

Is in de besluitvorming rekening gehouden met het voordeel van de 5GG-stelsels dat door afbraak van de Zwanenburgbaan ruimte vrij komt voor een iets groter centraal areaal en dus minder behoefte bestaat aan satellieten met een bijbehorende infrastructuur? (blz. 12)

Ja.

De eventuele uitbreiding van het aantal pieropstelplaatsen in het gebied ten westen van de A4 (het zgn. J-gebied) vindt plaats in de vorm van een satelliet die wordt aangesloten op de centrale terminal. De ruimte die in het 5GG-stelsel beschikbaar komt is – na het buiten gebruik stellen van de Zwanenburgbaan – groter dan in het stelsel 5P. Deze ruimte komt echter pas in een laat stadium beschikbaar, nadat beide gedraaide banen in gebruik zijn genomen en de Zwanenburgbaan is geamoveerd.

De vrijkomende ruimte is naar verwachting bovendien onvoldoende om in de volledige behoefte aan pieropstelplaatsen te kunnen voldoen. In dat geval zal een eventuele realisatie van een of meer satellieten elders noodzakelijk zijn.

9 043

Kan de regering nader motiveren waarom het niet mogelijk wordt geacht dat de twee westelijke banen van S5GG-PMMS onafhankelijk worden gebruikt? Leidt uitsluitend de dichte ligging van de twee banen ten opzichte van elkaar tot de conclusie dat deze variant niet voldoet aan de mainportfunctie? (blz. 13)

Twee parallelle banen op een onderlinge afstand van 1 035 m worden volgens de huidige ICAO-standaard niet als onafhankelijk beschouwd. In het alternatief is toch voor deze onderlinge afstand gekozen omdat verwacht wordt dat met betere instrumenten in de toekomst deregelijke banen wel onafhankelijk gebruikt kunnen worden. Bij niet onafhankelijk gebruik voldoet 5GG niet aan het mainport-criterium voor piekruurcapaciteit. In de eindconclusie is de vergelijking gemaakt uitgaande van de veronderstelling dat de twee parallelle banen onafhankelijk kunnen worden gebruikt. De capaciteit/punctualiteit van 5GG ligt dan lager dan 5P en niet hoger dan 5G.

9 044

Wat zijn de voor- en nadelen van de 5P-variant ten opzichte van de 5G-variant en 5GG-variant als het gaat om de vraag of er ruimte is binnen

het vijfbanenstelsel, om de extra groei boven de veertig miljoen passagiers en drie miljoen ton vracht op te vangen?

Er zijn ten aanzien van dit aspect geen significante verschillen tussen de baan varianten. Alle banenstelsels hebben een theoretische, fysieke jaarcapaciteit tussen 495 000 en 680 000 vliegtuigbewegingen. Echter voor de feitelijke grenzen aan de groei zijn de milieucriteria bepalend.

9 045

Hoe motiveert de regering de opvatting nader, dat een gedraaide vijfde baan onveilig zou zijn? (blz. 14)

In het IMER zijn o.a. de externe veiligheidseffecten berekend van de verschillende banenstelsels. In tabel 2.1 van de Nota van Toelichting (pag. 21) van de PKB-3 zijn de belangrijkste resultaten nogmaals samengevat. Hieruit blijkt dat 5G ten opzichte van 5P voor individueel risico 10^{-5} iets beter scoort, maar voor 10^{-6} en 10^{-7} slechter. Aan verslechtering van het risico in het grote gebied binnen de 10^{-6} contour hecht de regering meer gewicht dan aan het uiteraard kleiner gebied binnen de 10^{-5} contour waar de risico-situatie iets verbetert. Het feit dat in het gebied tussen de 10^{-6} en 10^{-7} het risico eveneens iets verslechtert, wordt hierbij betrokken ook al gaat het om een geaccepteerd risico. Alles bijeengenomen wordt hierom 5G slechter beoordeeld dan 5P.

Voor het groepsrisico blijkt in het IMER 5G ook iets slechter te scoren dan 5P; de verschillen liggen echter binnen de betrouwbaarheidsmarges van dergelijke berekeningen.

9 046

Hoe ziet een doorrekening eruit van 5G in een geoptimaliseerde vorm (dat wil zeggen met een voor het milieu optimale verdeling van het vliegverkeer over de banen, een optimale landingsroute, een draaiingshoek van de 5G-baan van ongeveer 6 in plaats van 11,5 graden en een zeer zuidelijke ligging van de 5G-baan) voor de diverse relevante aspecten? (blz. 14)

In de IMER is een groot aantal optimalisatieberekeningen uitgevoerd voor het stelsel 5G. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat zomin mogelijk over Zwanenburg zou worden gevlogen. Het meest optimale baangebruik is in het IMER opgenomen.

Het kabinet heeft op basis van de resultaten van deze berekeningen de conclusie getrokken dat het stelsel 5G geen beter perspectief biedt op het realiseren van de dubbeldoelstelling dan 5P.

De gemeente Haarlemmermeer heeft op eigen initiatief een ander onderzoek gedaan naar 5G met een geoptimaliseerd baangebruik. De resultaten zullen u door de gemeente Haarlemmermeer worden aangeboden. De gemeente Haarlemmermeer heeft afgezien van verdere optimalisaties. De regering ziet eveneens onvoldoende aanleiding om in aanvulling op wat daarover in het IMER en de PKB deel 3 is geschreven, nog nader onderzoek daarnaar te verrichten.

9 047

Waarom worden er zoveel onderzoeken afgerond of zelfs pas gestart na afhandeling van de PKB in de Kamer, terwijl veel van de uitkomsten belangrijk zullen zijn voor de besluitvorming (bijvoorbeeld onderzoek naar verlaging afkapniveau, invloed luchtverkeer voor bodem en water, gezondheidskundige evaluatie, relatie tussen geurhinder en de concentratie van Schipholgeur etc). Is dit niet gecoördineerd?

Evenals het vorige Kabinet (bij deel 1) heeft ook dit Kabinet (bij deel 3 van de PKB) er steeds aan gehecht dat voldoende en voor de besluitvorming relevante informatie aanwezig was om beslissingen te nemen. Ten behoeve van de besluitvorming over de PKB is naar het oordeel van het kabinet in het IMER en AMER, alsmede in de IEE voldoende informatie beschikbaar gekomen. Of dat het geval was is bovendien steeds in de inspraak en door advisering kritisch getoetst.

Ook met betrekking tot de ontwikkeling van Schiphol en omgeving is sprake van een steeds voortschrijdende stand van techniek en wetenschap. Daarom voorziet de PKB in een evaluatie en monitoringprogramma, waarvan de resultaten kunnen leiden tot eventuele bijstelling van het beleid.

9 048

De NV Luchthaven Schiphol hanteert het begrip «dertigste piekuur» om aan te tonen dat de piekcapaciteit van een 5G-banenstelsel niet voldoende is bij slecht-zichtomstandigheden. Is het waar dat bij slecht zicht veel vliegtuigen wegens onvoldoende getrainde piloten en onvoldoende uitgeruste vliegtuigen niet meer op Schiphol mogen opereren? Kan in dit licht het op 29 na drukste piekuur voor landingen (van de 1000 per jaar) optreden onder slecht-zichtomstandigheden? Het hoeveelste piekuur is onder slecht-zichtomstandigheden reëel en hoe groot is de landingspiek dan? Hoe groot is de piekcapaciteit van het 5G-stelsel tijdens slecht zicht, uitgaande van het ghost approach landingssysteem? (blz. 15)

De zichtlimieten zijn internationaal vastgelegd en zijn algemeen geldend. Hiermee wordt gerekend bij de bepaling van de beschikbaarstelling van banen. De bijbehorende cijfers zijn opgenomen in het IMER.

Op dit moment zijn nog niet alle vliegtuigen en bemanningen gecertificeerd resp. gekwalificeerd voor slechtzicht-operaties. De ontwikkeling is dat er steeds meer vliegtuigen/bemanningen hiertoe worden uitgerust.

Het 30e piekuur kan inderdaad optreden onder slecht-zichtomstandigheden. Zo is in 1994 het drukste piekuur in februari opgetreden.

Hoewel de kans op topdrukte in de zomer het grootst is, neemt het piekuuraanbod in de winter, met een grote kans op slecht zicht, steeds verder toe.

Bij slecht-zichtomstandigheden zijn er twee capaciteitsbeperkende factoren in het spel:

- de afstand tussen landende vliegtuigen moet worden vergroot.
- op convergerende banen kan niet gelijktijdig, onafhankelijk, worden geland.

De nog in ontwikkeling zijnde «Ghost approach» levert op termijn naar verwachting mogelijkheden om 2 convergerende banen wel in gebruik te hebben, maar minder intensief.

De capaciteit van landingscombinatie 5P-baan met Zwanenburgbaan bedraagt tijdens slecht zicht ca. 60 landingen per uur (2 onafhankelijke banen, ca. 30 per baan).

De capaciteit van landingscombinatie 5G-baan met Zwanenburgbaan bedraagt bij slecht zicht met toepassing ghost-approach ca. 35 landingen per uur (ca. 17 per baan). Tijdens goed zicht hebben beide genoemde landingscombinaties een gelijkwaardige capaciteit van 75–80 landingen per uur.

9 049

Hoe groot is de theoretische capaciteit zowel van het 5P-stelsel als van het 5G-stelsel. (blz. 15)

Het huidige vierbanenstelsel heeft een theoretische fysieke jaarcapaciteit van 578 000 vliegtuigbewegingen per jaar. 5G heeft een theoretische jaarcapaciteit van 550 000 vliegtuigbewegingen per jaar en 5P van 680 000 vliegtuigbewegingen.

9 050

Is het waar dat de LVB de piekcapaciteit van een 5G-stelsel als nauwelijks lager inschat dan dat van het 5P-stelsel? (blz. 15)

De cijfers voor de piekcapaciteit voor 5P en 5G zijn opgenomen in het IMER. Deze zijn geleverd door de NVLS en LVB samen.

Voor beantwoording van deze vraag zie ook 9 051.

9 051

Hoe groot is de onveiligheid van het convergerende 5G-banenstelsel. Is deze veiligheid oplosbaar door de nieuwe navigatiesystemen als GPS of MLS.

Wat is de totale capaciteitsvermindering als gevolg van de convergerende banen in het 5G stelsel. Hoe vaak komt in Nederland zo'n slecht zicht voor dat de gedraaide baan voor landingen niet bruikbaar zal zijn? (blz. 15)

Het banenstelsel 5G is (als banenstelsel) even veilig als 5P. Het effect van de veiligheid op de omgeving (de externe veiligheid) hangt af van de wijze van gebruik van dat banenstelsel. Het gebruik van MLS of GPS brengt daarin geen verandering.

De convergerende baan van het 5G-stelsel heeft ook geen grote invloed op de jaarcapaciteit van Schiphol, maar wel op de piekuurcapaciteit en punctualiteit. De mate waarin hangt ook af van het baangebruik. In het baangebruik van het IMER is de fysieke jaarcapaciteit van 5G 595 000 vliegtuigbewegingen, van 5P 680 000. De piekuurcapaciteit is voor 5G 73, voor 5P 83; dat leidt tot een punctualiteit (percentage vliegtuigen dat meer dan 15 minuten vertraagd is) in het maatgevende 30e piek uur van 12,7 bij 5G tegen 2,5 bij 5P.

Toekomstige navigatiesystemen zullen naar verwachting geen invloed uitoefenen op jaarcapaciteit, piek uurcapaciteit en punctualiteit van het 5G-stelsel, omdat het voor het onafhankelijk gebruik van convergerende banen noodzakelijk blijft dat de landende vliegtuigen elkaar kunnen zien.

De tijd dat een convergerend banenstelsel niet voor onafhankelijk gebruik beschikbaar is (dus bij slecht zicht), wordt uitgedrukt in het percentage van landingspiekuren; dat is gemiddeld 6%.

9 052

Hoe lang moet een vliegtuig taxiën van de 5P-baan naar het centrale areaal? Is bij de afweging van de voor- en nadelen van de diverse banenstelsels rekening gehouden met deze extra tijd en waaruit blijkt dit? (blz. 19)

De tijd die een vliegtuig moet taxiën van de parallelle vijfde baan naar het centraal areaal heeft geen rol gespeeld in de afweging van de voor- en nadelen van de banenstelsels.

De gemiddelde taxitijd 5P is slechts ca 1,5 minuut langer dan bij 5G. Na realisatie van de satelliet (en) tussen 5P-baan en Zwanenburgbaan zal de gemiddelde taxitijd van het 5P-stelsel afnemen. Uit het IMER-onderzoek blijkt dat verschil in taxitijd 5P-5G niet tot significante verschillen in LUVVO-effecten leiden.

9 053

Waarom is niet geprobeerd door een kleinere boogstraal (de maximum snelheid wordt dan lager) van de NS-bypass de meerkosten bij de 5G en 5GG banenstelsels te verlagen, waarbij bij 5GG-PMMS de 5GG-banen een iets oostelijker ligging moeten krijgen? (blz. 19)

Zie het antwoord op vraag 9 057.

9 054

Is bij de kosten van de diverse banenstelsels rekening gehouden met een optimale onderlinge afstemming van de tracés van weg, rail en startbanen? Is het waar dat het ongelukkige tracé van de railbypass en de te zuidelijk en westelijk gelegen oostelijke 5GG-baan (verlaging bestaande spoortunnel) de grootste meerkosten opleveren en gaat het dan om 1,5 a 2,5 miljard gulden? (blz. 19)

Ja. Bij een extra zuidelijke ligging van de oostelijke 5GG-baan, bedoeld om de hinder door het vliegtuiglawaai te beperken, zijn de meerkosten ten opzichte van de inpassing van deze infrastructuur in het stelsel 5P voor de verdieping van de Schipholtunnel 1000 à 2000 mln., voor de Bypasswest van de NS zijn deze meerkosten 900 mln.

9 055

Hoe zijn de contouren (inclusief hoeveelheden woningen) als de Buitenveldertbaan louter als harde windbaan wordt gebruikt, ook als een andere baan in onderhoud is? (blz. 19)

In de voor het stelsel 5P uitgevoerde berekeningen is reeds uitgangspunt dat het gebruik van de Buitenveldertbaan zoveel mogelijk wordt beperkt.

Indien andere banen in onderhoud zijn is het gebruik van de Buitenveldertbaan als (tweede) start- en landingsbaan noodzakelijk om te voorkomen dat de punctualiteit in de luchthaven in die periode te sterk achteruit loopt en niet meer voldoet aan de mainportnorm.

9 056

Hoe worden de nacht- en Ke-contouren voor 5P, 5G en 5GG (PMMS) als verondersteld wordt dat de superjumbo's niet meer lawaai maken dan de huidige B747-400, hetgeen een ontwikkeling is die in de nabije toekomst zal plaatsvinden, zoals Boeing onlangs heeft verklaard? Welke hoeveelheden woningen staan er dan binnen de diverse contouren? (blz. 19)

De berekeningen zullen zo spoedig mogelijk worden toegezonden.

9 057

Zijn de door SNM in het OVI-advies berekende mogelijke kostenverlagingen bij het 5GG(SNM)-banenstelsel die mogelijk zijn door een uitgekiend ontwerp op hun merites beoordeeld? Hoe luidt de conclusie? (blz. 19)

Ja. In het OVI-rapport worden de volgende punten genoemd: het conflict met de bestaande Schipholspoortunnel in relatie tot het zogenaamde RESA-gebied (Runway End Safety Area) en de ruimtelijke inpassing van de Bypass-West.

In twee van de drie gepresenteerde varianten van 5GG(PMMS) (vigerend tracé VWRW en oost-tracé VWRW) kruisen VWRW en Bypass-West elkaar onder of in de nabijheid van 5GG-oost.

Deze kruising is onvermijdelijk om twee redenen:

1. De wens van het Kabinet om in een latere fase een landzijdige ontsluiting van de satellieten niet uit te sluiten (zie PKB deel 3, pag. 11).

Het gevolg hiervan is dat Bypass-West via het satellietgebied moet worden getraceerd.

2. De wens om de ontsluiting van de luchthaven per trein zo lang mogelijk via het centrale areaal te laten lopen, met als gevolg dat de Bypass West primair zal worden aangelegd voor het niet-Schipholgebonden treinverkeer. Als gevolg hiervan moet het ontwerp uitgaan van boogstralen die doorgaand treinverkeer met hoge snelheden mogelijk maken.

Gezien de uitgangspunten die het Kabinet hanteert, moet aan beide voorwaarden voldaan kunnen worden.

In het AMER (bijlage 3) worden de banenstelsels 5GG beschreven. 5GG(PMMS) voldoet aan beide voorwaarden. Het gevolg hiervan is de beschreven kruising onder of in de nabijheid van 5GG-Oost. Het door SNM in de brief van 7 september 1994 geschetste 5GG-alternatief I voldoet aan geen van de voorwaarden, terwijl het SNM 5GG-alternatief II niet voldoet aan voorwaarde 2.

Het probleem met de Schipholspoortunnel doet zich bij 5GG(SNM) voor wat betreft de oostelijke baan inderdaad niet voor, gezien de oostelijker ligging van 5GG-oost. De westelijke baan van 5GG(SNM) levert echter een vergelijkbaar conflict op met de (op dat punt hooggelegen) Schipholspoorlijn.

De afstand tussen de zuidelijke baankop en spoorlijn bedraagt ongeveer 400 à 500 meter. Dit is onvoldoende gezien de eisen die aan het RESA-gebied (veiligheidsgebied aan het einde van de baan) moeten worden gesteld.

Een en ander zou een verlaging van de Schipholspoorlijn met inbegrip van de aftakking van de Bypass-West tot onder het maaiveld nodig maken. Deze verlaging zou reeds vóór de kruising met de Kruisweg moeten beginnen. De oplossingen die hiervoor gekozen zouden moeten worden zijn gecompliceerd, mede gezien de afstand tot het station Hoofddorp.

9 058

De RARO vraagt of ook zonder hub een gunstig vestigingsklimaat in Nederland kan worden gecreëerd. Zij is van mening dat er een grotere bandbreedte voor de mainportontwikkeling is dan die waarvan de regering nu uit gaat. Wat is de mening van de regering hierop? Van welke bandbreedte gaat de RARO uit? (blz. 20)

De RARO stelt in haar advies dat de bandbreedte voor de ontwikkeling van Schiphol veel groter is dan die waarvan de regering uitgaat. De RARO heeft geen kwantitatieve indicatie gegeven van de grotere bandbreedte die zij veronderstelt. Om de bandbreedte van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen van Schiphol op langere termijn inzichtelijk te maken, is in de IEE gebruik gemaakt van de scenario-analyse. De drie meest logische scenario's zijn geselecteerd voor de berekeningen in de IEE en het IMER.

Voor de twee scenario's waarin Europese mainports zullen ontstaan, is de minimum-capaciteit berekend waarover een luchthaven moet kunnen beschikken om als thuisbasis te kunnen fungeren van één van de toekomstige dominante luchtvaartmaatschappijen, de zogenaamde mainportdrempelwaarde. De hoogte van de mainportdrempelwaarde wordt beïnvloed door de gemaakte veronderstellingen (marktaandeel luchtvaartmaatschappij, spreiding netwerk, beschikbare capaciteit voor andere luchtvaartmaatschappijen). Onder de gemaakte veronderstellingen ligt in het ER-scenario de mainportdrempelwaarde op 38 miljoen passagiers per jaar. Als de maximum-capaciteit van Schiphol onder die grens van 38 miljoen passagiers komt te liggen, wordt het vrij onwaarschijnlijk dat één van de grote luchtvaartmaatschappijen zal besluiten zijn

netwerk op Schiphol (te blijven) concentreren, hetgeen betekent dat Schiphol dan geen mainport zou worden.

Omdat de aanwezigheid van een goede, internationale luchthaven met een uitgebreid en stabiel vluchtnetwerk van groot belang is voor de kwaliteit van het vestigingsklimaat van een internationaal georiënteerde economie zoals de Nederlandse en dat belang onder andere door de groeiende internationalisering en globalisering van het bedrijfsleven in de toekomst verder zal toenemen, is het kabinet van mening dat Schiphol de ruimte moet krijgen om te kunnen groeien tot een kleine mainport volgens het ER-scenario.

9 059

Hoeveel passagiers kan een uitgebreid Schiphol in totaal afhandelen? Is er voldoende terminalcapaciteit? (blz. 23)

Binnen de gestelde milieucriteria (inclusief de gereserveerde geluidszone) voor het vijfbanenstelsel kan Schiphol, naar de huidige inzichten, ca. 40 miljoen passagiers afhandelen. De huidige terminalcapaciteit is daarvoor niet voldoende, vandaar dat voorzien is in een beperkt aantal satellieten.

9 060

Wanneer de ontwikkeling van Schiphol tot mainport als een zichzelf versterkend proces wordt beschouwd, welke grenzen kunnen er dan nog gesteld worden aan de groei van Schiphol, zonder daarmee afbreuk te doen aan het mainportkarakter van de luchthaven? (blz. 25)

De grenzen die aan de groei van Schiphol worden gesteld en die de luchthaven de ruimte bieden uit te groeien tot een kleine mainport, zullen – uitgaande van het ER-scenario – het mainportkarakter van de luchthaven niet in gevaar brengen. Dit houdt verband met het feit dat als gevolg van de mainport-ontwikkeling de thuismarkt van de KLM voldoende draagvlak zal bieden voor een rendabele exploitatie van vluchten van en naar Schiphol. In dat geval is het voor de KLM minder noodzakelijk transferpassagiers aan te trekken voor het in stand houden van een uitgebreid netwerk van vluchten en is het denkbaar dat de KLM een deel van zijn netwerk zal concentreren op een luchthaven elders binnen Europa. Dat is met name haalbaar voor vluchten met een hoog aandeel transferpassagiers.

9 061

Hoe zien de groeiprognoses van de vijf grootste Europese luchthavens voor het jaar 2015 of daaromtrent er uit? (passagiers en vracht) (blz. 25)

In het mainportonderzoek, onderdeel van de Inventarisatie Economische Effecten (IEE), is een concurrentie-analyse opgenomen. Hierin worden vijf west Europese luchthavens geanalyseerd, twee grote luchthavens (Londen–Heathrow en Parijs–Charles de Gaulle) en drie kleinere (Düsseldorf, Brussel en München).

Voor deze luchthavens is een prognose van de passagiersaantallen in 2010 gegeven. Deze prognose luidt (in miljoenen passagiers):

Londen – Heathrow	80
Parijs – Charles de Gaulle	80–100
Düsseldorf	25–30
Brussel	25
München	30

Voor vracht zijn geen gegevens beschikbaar.

9 062

Wat zal de economische spin-off kunnen zijn van de uitbreiding van Schiphol in en rond Amsterdam en in de overige gebieden van Nederland? (blz. 26)

De economische spin-off van de ontwikkeling van Schiphol tot mainport zal volgens het ER-scenario leiden tot een werkgelegenheidsgroei van 54 000 arbeidsplaatsen in 2015. Naar verwachting zal ca. 70% van die werkgelegenheidsgroei worden gerealiseerd in het gebied dat wordt begrensd door het Noordzeekanaal, de duinen, de provinciegrens met Zuid-Holland en de Amstel. De overige 30% van de werkgelegenheidsgroei zal worden gerealiseerd in de rest van Nederland.

Het grote belang van Schiphol voor de economische ontwikkeling van de regio Amsterdam blijkt ook uit het feit dat – uitgaande van het ER-scenario – ca. 35% van de totale werkgelegenheidsgroei tot 2015 in de PASO-regio zal worden gerealiseerd in Schipholgerelateerde bedrijven (platformgebonden activiteiten, toeleveranciers, luchthavengebonden en sterk luchthaven-verbonden activiteiten).

Wat betreft de nationale, macro-economische effecten van de ontwikkeling van Schiphol tot mainport, zal – uitgaande van het ER-scenario – de groei van de luchthaven resulteren in een netto nationaal inkomen dat in 2015 structureel 1,1% hoger ligt, dan in een situatie waarbij het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2015 is beperkt tot 300 000 («nul-scenario»).

9 063

a. Hoe groot zal de extra mobiliteitsbehoefte tengevolge van 55 000 extra banen in en rond Schiphol zijn?

b. Is het bestaande en geplande wegenstelsel c.q. railstelsel voldoende uitgerust om deze extra mobiliteit op te vangen?

c. Met welke middelen zal de modal-split van dit verkeer en vervoer gewijzigd worden ten voordele van het railvervoer?

d. In welke mate zal het woon-werkverkeer en het vervoer de totale emissie van schadelijke stoffen in het gebied negatief beïnvloeden? (blz. 26)

a. Deze mobiliteitsbehoefte is conform de regionale studies op het gebied van verkeer en vervoer. In de sociaal-economische gegevens, die ten grondslag liggen aan deze studies, wordt rekening gehouden met deze werkgelegenheidsontwikkeling. De feitelijke allocatie van de arbeidsplaatsen is verdeeld in een aantal gebieden rond de luchthaven. In de modelstudies die ten grondslag liggen aan de verkeer- en vervoerstudies komen de hiermee samenhangende mobiliteitsontwikkelingen tot uiting.

b. Ja.

c. In het PASO zijn deze maatregelen uitgebreid aangegeven.

Substitutie (M1 t/m M9), Maatregelen openbaar vervoer (M68 t/m M79), flankerende maatregelen voor- en natransport van luchtreizigers (M80 t/m M84), flankerende maatregelen parkeren (M85 t/m M87). De stand van deze maatregelen is weergegeven in Bijlage III bij de Nota van Toelichting.

d. Het te verwachten woon- werkverkeer, zowel over de weg als met openbaar vervoer, is – rekening houdend met de openbaar vervoerdoelstelling uit het PASO – impliciet meegenomen in de vervoersstromen waarvan is uitgegaan bij het berekenen van de emissie van schadelijke stoffen in het gebied. Het effect ervan is niet af te zonderen uit de gegevens die daarvoor in het IMER zijn opgenomen.

9 064

In welke sectoren denkt de regering dat de 55 000 extra banen gerealiseerd zullen worden? Hoeveel daarvan is eenvoudig werk, hoeveel

hoogwaardig werk en hoeveel zit daar tussen in? (blz. 26)

Bij de 54 000 arbeidsplaatsen die volgens het ER-scenario zullen ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van Schiphol tot mainport in 2015, kunnen globaal vier typen bedrijven worden onderscheiden. Onderstaande tabel geeft de verdeling van de verwachte werkgelegenheidsgroei over de verschillende typen bedrijven weer.

Aan Schiphol toe te schrijven werkgelegenheidsgroei, naar bedrijfstype:

Platformgebonden activiteiten	22 000
Toeleveranciers	11 000
Luchthavengebonden activiteiten	10 000
Sterk luchthavenverbonden activiteiten	11 000

Platformgebonden activiteiten zijn activiteiten die op het luchthaven-areaal gevestigd zijn (bijv. luchtvaartbedrijven, vrachtafhandelingsbedrijven).

Toeleveranciers zijn bedrijven die toeleveren aan bedrijven op Schiphol en waarbij sprake is van een rechtstreekse en wederzijdse relatie tussen de ontwikkeling van Schiphol en de ontwikkeling van de toeleveranciers (bijv. schoonmaakbedrijven, verpakkingsindustrie).

Luchthavengebonden activiteiten zijn activiteiten waarvoor de luchthaven essentieel is voor het functioneren van de onderneming en tot de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren behoort (bijv. logistieke dienstverlening gericht op luchtvracht, internationaal congres- en beurswezen).

Sterk luchthavenverbonden activiteiten zijn activiteiten waarvoor de luchthaven belangrijk is voor het functioneren van de onderneming en behoort tot de secundaire vestigingsplaatsfactoren (bijv. Europese hoofdkantoren, Europese distributiecentra, internationale handelshuizen).

Wat betreft de gezamenlijke werkgelegenheidsgroei bij platformgebonden activiteiten, toeleveranciers en luchthavengebonden activiteiten, zal naar verwachting ca. 50% laaggeschoolde arbeid betreffen, ca. 30% middelbaar niveau en voor ruim 20% zal een (semi-)hoger opleidingsniveau worden gevraagd. Het is niet bekend hoe de onderverdeling naar opleidingsniveau van de werkgelegenheidsgroei bij sterk luchthavengebonden activiteiten is.

9 065

De NV Luchthaven Schiphol zal 3,5 miljard investeren in de vijfde baan. Uitgangspunt is dat deze investering bedrijfseconomisch verantwoord is, uitgaande van een groei tot circa veertig miljoen passagiers en drie miljoen ton vracht. Wat zijn de consequenties voor de rentabiliteit van Schiphol indien – ondanks een verzoek van de NV Luchthaven Schiphol – besloten zou worden de geluidszone te handhaven op 10 000 woningen en niet om te zetten naar 12 600 woningen? (blz. 27)

De NV Luchthaven Schiphol (NVLS) zal rond de f 500 miljoen investeren in de aanleg van de vijfde baan. Wanneer zou worden besloten de gereserveerde geluidszone niet voor de luchtvaart beschikbaar te stellen, dan krijgt Schiphol – op grond van de huidige inzichten – daardoor onvoldoende capaciteit om als thuisbasis en centrale luchthaven te kunnen fungeren van één van de toekomstige dominante luchtvaartmaatschappijen en bestaat het risico dat zo'n luchtvaartmaatschappij zal besluiten zijn netwerk niet verder Schiphol te concentreren. Wanneer de hoofdgebruiker van Schiphol geheel of gedeeltelijk zou wegtrekken naar een andere luchthaven is het onwaarschijnlijk dat die vermindering van verkeersaanbod zal worden gecompenseerd door de groei van andere

luchtvaartmaatschappijen. Een dergelijke ontwikkeling zal de rentabiliteit van de NVLS negatief beïnvloeden.

9 066

Hoe zal Lelystad als luchthaven kunnen worden uitgebreid als de IEE vaststelt dat uitplaatsing niet kan plaatsvinden zonder negatieve gevolgen voor de mainportontwikkeling en voor de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen en het grootste deel van de zakelijke markt zich in de Randstad bevindt? (blz. 27, 28)

Zie antwoord op vraag 8 061.

9 067

Wanneer zal de regering de PKB deel III HSL-Zuid uitbrengen? Leidt de studie met België tot vertraging in de voorziene planning? (blz. 28)

Bij brief van 2 december 1994 kenmerk DGV/HSL/V-425 128 heeft de Minister van V&W de Tweede Kamer geïnformeerd over de betreffende afspraken met de Vlaamse regering. In december 1995 zal de aangekondigde studie zijn afgerond; de PKB deel 3 HSL-Zuid zal zo spoedig mogelijk daarna worden uitgebracht.

Zie ook het antwoord op vraag 8 045.

9 068

Wat zijn de exacte kosten van de bypass Zuid die nodig zou zijn voor verhoging van de rijsnelheid van de HSL-Oost? (blz. 29)

Deze kosten zijn niet exact geraamd maar zullen naar verwachting zeer hoog zijn (in de orde van grootte van enige miljarden gulden). Dit wordt onder andere veroorzaakt door de ondergrondse kruising bij Schiphol en Aalsmeer.

9 069

Wat is de maximaal haalbare substitutie van luchtverkeer naar de HSL en welk tijdspad is voor deze substitutie gepland? (blz. 30)

Naar de huidige inzichten is de substitutiedoelstelling van ten minste 5 miljoen passagiers in 2015 een realistische veronderstelling.

Wat betreft het tijdspad, kan men stellen dat een zeker substitutie-effect zal optreden vanaf het moment dat de hogesnelheidstrein (HST) over bestaand spoor zal gaan rijden. Dat zal vanaf 1996 voor de HST-zuid het geval zijn.

Het volledige effect zal merkbaar zijn vanaf ingebruikname van de nieuwe HSL-verbindingen. Voor de HSL-Zuid zal dat vanaf 2003 het geval zijn, voor de HSL-Oost vanaf 2010 of zo mogelijk vanaf 2006.

9 070

De regering stelt dat, wat betreft nachtelijke geluidshinder, er in 2015 sprake zal zijn van een aanzienlijke verbetering ten opzichte van 1990 in het studiegebied overeenkomstig de richtlijnen van de IMER. Kan ervan uitgegaan worden dat, ondanks afwezigheid van informatie hierover, dit ook geldt voor het gebied buiten het studiegebied? (blz. 33)

Ja. Deze uitspraak is gebaseerd op de vergelijking voor de peiljaren 1990, 2003 en 2015 van de L_{Aeq} -nachtcontouren. Er is geen aanwijzing dat deze uitspraak niet zou gelden voor het gebied buiten het studiegebied.

9 071

Waarop is het bedrag van f 40 miljoen ter compensatie van het verlies aan recreatieve waarde van Spaarnwoude gebaseerd? (blz. 34)

Voor compensatie van het verlies aan recreatieve waarden in Spaarnwoude is berekend dat de aanleg van een nieuw gebied van ca. 500 ha. (als onderdeel van het strategisch groenproject Haarlemmermeer) toereikend is. De kosten van grondverwerving en inrichting van dit gebied liggen naar verwachting hoger dan het bedrag van f 40 mln. dat partijen daartoe in het Groenfonds storten. Door vroegtijdige storting van het gehele bedrag (in twee tranches in 1996 en 1997), met de wetenschap dat de te betalen kosten een langere looptijd hebben, kan de f 40 mln. als gevolg van rente-bijschrijving echter toenemen.

Het Ministerie van LNV stelt zich op basis van deze financieringsconstructie garant voor de realisering van de betreffende 500 ha. recreatiegebied.

9 072

Voor het bepalen van de overlast hanteert de regering de zogenaamde 35 Ke-contour. Dat is de lijn rondom de luchthaven waarop 25% van de bewoners ernstig hinder ondervindt van het vliegtuiglawaai. Binnen die 35 Ke-lijn wordt de hoeveelheid gehinderden hoger dan 25% naarmate men dichterbij de luchthaven woont. Hoeveel bedraagt precies de hoeveelheid gehinderden als men in aanmerking neemt dat de hoeveelheid toeneemt naarmate men dichterbij Schiphol woont? (blz. 35)

Deze berekeningen zijn uitgevoerd. Het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour bij de 10 000 woningen zone zoals berekend t.b.v. de voorontwerp-aanwijzing is ca. 43 300. Dit is inclusief het gehele gebied binnen de 35 Ke zonegrens.

9 073

Uit het onderzoek van het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium, gemaakt in opdracht van de Stichting Natuur en Milieu, blijkt dat bij berekeningen zonder afkap van 65 dB(A) de hoeveelheid ernstig gehinderden in de 20 Ke-zone toeneemt tot 112 000 en in de 35 Ke-zone tot 19 997. Hoe staat de regering tegenover dit onderzoek? (blz. 35)

Het kabinet heeft kennis genomen van het onderzoek van Stichting Natuur en Milieu.

Uit de berekeningen volgt dat bij een afkap beneden 55 dB(A) in plaats van beneden 65 dB(A) de contouren groter worden, en het aantal woningen binnen de contouren toeneemt.

Deze uitkomsten hebben geen invloed op de resultaten van de IMER. De vergelijking tussen de verschillende peiljaren en de alternatieve banenstelsels wordt er niet door beïnvloed – alleen de getallen worden groter. Het banenstelsel 5P scoort ook in deze situatie het best qua aantallen woningen binnen de 35 Ke, en er is sprake van een verbetering van 1990 naar 2003, en van 2003 naar 2015.

Het is niet duidelijk of bij een andere afkapwaarde de bij de Ke horende relatie tussen geluidsbelasting en hinder dan nog opgaat.

Tenslotte moet bedacht worden dat de berekeningen waarin een afkap van 65 dB(A) is gehanteerd gebaseerd zijn op het wettelijk vastgelegde rekenen meetvoorschrift voor de Ke.

9 074

Zijn er Lid-Staten van de Europese Unie die bij de bepaling van de geluidswaarde uitgaan van de gemeten waarde in plaats van de berekende waarde? (blz. 35)

Voor het vaststellen van een geluidszone rond luchthavens voor een toekomstige situatie kan alleen maar worden uitgegaan van berekeningen. Voor het berekenen van geluidszones wordt gebruik gemaakt van de gemeten geluidscertificatiegegevens van bestaande vliegtuigen en fabrieksgegevens voor toekomstige vliegtuigtypen.

In een aantal landen (Engeland, Denemarken, Duitsland) worden de certificatiegegevens getoetst en bijgesteld aan de hand van de resultaten van metingen, zoals deze zijn verkregen van de geluidmeetposten rond de verschillende luchthavens. Afhankelijk van het vliegtuigtype en de ter plaatse voorgeschreven vliegprocedures kunnen er discrepanties voorkomen tussen de metingen en de certificatiegegevens. De geluidsproductie van vliegtuigen in een bepaalde situatie is echter afhankelijk van een groot aantal factoren, zoals gewicht, soort en aantal motoren, vliegconfiguratie, vliegprocedure, wind, luchtvochtigheid, bodemgesteldheid, etc. De resultaten van metingen verschillen dan ook sterk, zelfs voor een zelfde vliegtuigtype op dezelfde lokatie.

9 075

De norm voor geluidsoverlast door wegverkeer, railverkeer en industrie is 20 Ke. Waarom hanteert de regering voor luchtverkeer bij de uitbreiding van Schiphol de veel ruimere norm van 35 Ke? (blz. 35)

De geluidsbelasting en de normstelling voor weg- en railverkeer en industriële lawaai wordt uitgedrukt in de L_{Aeq} -etmaalwaarde (niet te verwarren met de L_{Aeq} die voor nachtvluchten wordt gebruikt) overeenkomstig de Wet Geluidhinder en niet in Ke. De normstelling voor die geluidbronnen, de «voorkeursgrenswaarde», ligt rond de L_{Aeq} 50 dB(A) etmaalwaarde buitenshuis. Daarbij ondervindt ca. 10% van de bevolking hinder in enige mate (dat wil zeggen: matige hinder + hinder + ernstige hinder), waarvan ongeveer de helft ernstige hinder.

Voor luchtvaartlawaai komt de grenswaardenorm van 35 Ke overeen met ca. 25% van de bevolking ernstige hinder, bij 20 Ke ondervindt ca. 10% van de bevolking ernstige hinder.

Zowel de normen voor luchtvaartlawaai, die algemeen voor alle vliegvelden gelden, als voor de andere bronnen zijn vastgelegd in wetgeving. Er zijn binnen die wetgeving derhalve geen keuzen, bijvoorbeeld specifiek voor Schiphol, mogelijk.

9 076

Hoeveel woningen zouden geïsoleerd moeten worden indien de norm van 20 Ke wordt gehanteerd? (blz. 35)

Conform de vigerende Luchtvaartwet worden woningen, die binnen de 40 Ke-contour liggen, geïsoleerd. Indien dat wordt uitgebreid tot 20 Ke – waartoe de Luchtvaartwet zou moeten worden gewijzigd – zouden ruim 128 000 woningen (op basis van de berekeningen voor de ontwerp-aanwijzing Luchtvaartwet) moeten worden geïsoleerd.

9 077

Hoe ligt de geluidhindercontour inclusief de geluidshinder van autosnelwegen en andere geluidshinderbronnen? (blz. 35)

De bedoelde contouren zijn opgenomen in de thematische bijlage «Cumulatie van geluid, lucht-, weg- en railverkeer en industrie» bij het

IMER. Op basis van de L_{Aeq} etmaalwaarde-contouren zijn berekeningen uitgevoerd van het aantal mensen in de omgeving van Schiphol dat hinder in enige mate (matige hinder + hinder + ernstige hinder) ondervindt, voor al deze bronnen afzonderlijk en – gecumuleerd – voor al deze bronnen gezamenlijk. De resultaten voor het vijfbanenstelsel, ontleend aan de overzichtstabel aan het slot van het I-MER zijn: luchtvaart: 512 300; wegverkeer: 191 400; railverkeer: 192 200; industrie: 179 800, hetgeen tot een gecumuleerd aantal gehinderden van 542 500 leidt.

9 078

Hoeveel mensen ondervinden hinder van Schiphol indien de norm van 20 Ke wordt gehanteerd? (blz. 35)

Voor het vierbanenstelsel, referentiejaar 1990, is dit aantal 92 000, voor het aangepaste vierbanenstelsel (zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan en verlenging Kaagbaan) 75 900 en voor het vijfbanenstelsel (5P) 43 300 in 2015, gebaseerd op de berekeningen ten behoeve van de voorontwerp-Aanwijzing.

9 079

Heeft de verruiming van de norm van 20 Ke naar 35 Ke plaats gevonden om de conclusie dat Schiphol verplaatst moet worden te ontlopen? (blz. 35)

Neen. Er heeft geen verruiming van de norm plaatsgevonden. Zie eveneens antwoord bij vraag 9 075.

9 080

Zal de geluidshinder procentueel toenemen naarmate het aandeel relatief geluidarme vliegtuigen toeneemt? Zo ja, waarom worden toestellen die minder dan 65 dB aan de grond produceren niet meeberekend in de Ke-schattingmethode? Hoeveel woningen zullen in 2015 binnen de 35 Ke-zone vallen, bij de verschillende banenvarianten, als deze afkap niet wordt gehanteerd of op een veel lagere decibel-waarde aanvangt? (blz. 36)

Elk vliegtuig draagt in principe bij tot geluidhinder. De afkap van geluids-niveaus beneden 65 dB(A) is vastgelegd in het berekeningsvoorschrift. De invloed van lagere waarden op de contouren van 35 Ke en hoger was minimaal, terwijl gegevens over deze lagere geluidsniveaus meestal ontbraken. De invloed van de afkap is groter bij lagere Ke-waarden en bij een gemiddeld stillere vloot.

Door SNM zijn Ke-contouren met een afkap van 55 dB(A) gebruikt. Daarbij werden voor S5P circa 20 000 woningen binnen de 35 Ke-zone gevonden (met 65dB(A) afkap/12 600 woningen). Er zijn geen redenen om te veronderstellen dat deze berekeningswijze fout is. Voor het standpunt van het kabinet over het hanteren van de afkap wordt verwezen naar de nota van toelichting PKB deel 3, blz. 36 en verder.

9 081

Waarom zit in de L_{Aeq} geen piekbegrenzing? Is het mogelijk deze wel op te nemen, al dan niet in de berekening van de L_{Aeq} ? (blz. 38)

Indien in de regelgeving afzonderlijke grenzen aan de 's nachts binnen de slaapkamer optredende piekniveaus ten gevolge van nachtvluchten gesteld zouden worden, vergt dit een ander soort nachtnorm dan de L_{Aeq} of een afzonderlijke «piekwaarde norm» naast de nu gehanteerde L_{Aeq} .

In de L_{Aeq} zoals die voor de nachtzones wordt gehanteerd is geen begrenzing voor de geluidspieken opgenomen. In de L_{Aeq} zijn de

geluidspieken wel van invloed op de hoogte van het berekende L_{Aeq} -niveau. In het U-MER voor het banenstelsel 5P worden afzonderlijk «piekwaardecontouren» voor ten gevolge van nachtvluchten binnen de slaapkamer optredende piekgeluidsniveaus berekend.

9 082

Kunnen de resultaten van het onderzoek, van L_{Aeq} -etmaalwaarden berekend binnen een studiegebied dat alle relevante contouren bevat, op een rijtje gezet worden? (blz. 39)

In het IMER zijn L_{Aeq} -etmaalwaarden berekend binnen een studiegebied van 24 x 27 km. Dit studiegebied bevat niet alle relevante contouren om de mate van hinder in te kunnen schatten. De L_{Aeq} -etmaalwaarden worden berekend zonder afkap, dus alle vliegtuigbewegingen tellen mee. Voorts is de in de L_{Aeq} de hoorbaarheidsduur verwerkt.

De berekeningen worden in de UMER voor het banenstelsel 5P herhaald, maar nu in een studiegebied van 55 x 56 km, zoals ook bij de berekeningen van de Ke-contouren is gehanteerd.

9 083

Bestaan er berekeningen over de totale hoeveelheid ernstig gehinderden waarin zowel alle vliegtuigpassages als de hoorbaarheidsduur verdisconteerd zijn? Zo ja, wat zijn de uitkomsten daarvan? (blz. 40)

Zie antwoord op vraag 9 082.

9 084

De definitieve geluidszones kunnen afwijken van de indicatieve geluidszones. Deze afwijking mag echter in beginsel niet meer bedragen dan 2 Ke respectievelijk 2 dB(A) voor de nachtzones. Waarop is deze afwijkingsnorm van 2 gebaseerd? Betekent «in beginsel» dat in bijzondere gevallen ook een ruimere afwijking mogelijk is? (blz. 41)

De in de PKB aangegeven marge van 2 Ke respectievelijk 2dB(A) heeft geen wettelijke basis. Het Kabinet heeft bewust ervoor gekozen een marge te hanteren teneinde de mogelijkheid te benutten de geluidszones in de (voorontwerp-)aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet verder te optimaliseren ten opzichte van de indicatieve geluidszones in de PKB. Deze verdere optimalisatie heeft geresulteerd in een vermindering van het aantal woningen binnen de gereserveerde geluidszone.

Een ruimere afwijking dan 2 Ke resp. 2 dB(A) is in bijzondere gevallen mogelijk. De in de voorontwerp aanwijzingen opgenomen voorlopige geluidszone wijkt op een aantal plaatsen meer dan ± 2 Ke af van de in de PKB aangegeven geluidszone. Omdat hier geen sprake is van geconcentreerde woonbebouwing en de geluidszone voldoet aan de in de PKB geformuleerde randvoorwaarden (maximaal 12 600 woningen, maximaal 50,6 Ke in punt K) accepteert het kabinet deze afwijking.

9 085

De regering heeft besloten een maximale geluidsbelasting toe te staan van 50,6 Ke in punt K. Door handhaving zal hier een maximale geluidsbelasting van 49 Ke gegarandeerd worden. Welke maatregelen worden er genomen zodat deze garantie gestand wordt gedaan? (blz. 42)

Zie antwoord op vraag 9 012.

9 086

Hoe motiveert de regering de keuze voor een gereserveerde zone, waarin zich maximaal 12 600 woningen bevinden, nader? (blz. 43)

De door het kabinet gehanteerde doelstelling van maximaal 10 000 woningen op basis van het woningbestand 1990 binnen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel kan langere tijd worden gehaald. Als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen behorende bij de mainport-ontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 miljoen passagiers, zal – bij de huidige inzichten – echter op termijn de noodzaak ontstaan voor de luchtvaart een grotere geluidszone vast te stellen. Het kabinet wil reeds rekening houden met de mogelijkheid dat op termijn een grotere geluidszone voor de luchtvaart noodzakelijk wordt en heeft daarom besloten om naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10 000 woningen op basis van het woningbestand 1990 een gereserveerde geluidszone met maximaal 12 600 woningen op basis van het woningbestand 1990 vast te stellen.

De gereserveerde geluidszone voor de luchtvaart komt eerst na een nieuwe PKB-procedure ter beschikking. De voorwaarden voor de omzetting zijn in de PKB weergegeven.

9 087

Hoe verhoudt de 35 Ke-geluidszone met 12 600 ernstig gehinderde woningen zich tot de 30 Ke-geluidszone wanneer wordt uitgegaan van 10 000 ernstig gehinderde woningen binnen de 35 Ke? (blz. 44)

De gereserveerde geluidszone uit de PKB omvat 12 267 woningen op basis van het woningbestand eind 1990 binnen de 35 KE. De PKB-geluidszone voor 5P bevat 10 029 woningen binnen de 35 KE en 24 743 woningen binnen de 30 KE.

9 088

Hoe luidt de Europese regelgeving ten aanzien van uitsluiting van hoofdstuk 2 vliegtuigen voor 2002? (blz. 45)

In de EU Richtlijn (nr. 92/14) is vastgelegd dat vanaf 1 april 1995 hoofdstuk 2 vliegtuigen met motoren met een lage omloopverhouding (relatief de meest lawaaiige, zoals de Boeing 707 DC 8 en F28) en ouder zijn dan 25 jaar geen gebruik meer mogen maken van EU luchthavens. Een uitzondering wordt gemaakt voor vliegtuigen uit een aantal ontwikkelingslanden, vermeld in een bijlage bij de richtlijn zijn. Daarnaast kunnen de lidstaten afzonderlijk voor maximaal drie jaar ontheffing verlenen voor toestellen van maatschappijen die economisch buitensporig getroffen zouden worden.

Vanaf 1 april 2002 mogen hoofdstuk 2 toestellen helemaal niet meer toegelaten worden in de EU. Uitzonderingen zijn dan niet meer mogelijk.

9 089

Kan uit tabel 4.3. worden afgeleid dat het individuele risico in vergelijking tot 1990 sterk zal toenemen en dat de hoeveelheid vliegbewegingen in 2015 ruim is verdubbeld tot ongeveer 680 000 vliegbewegingen? Acht de regering het mogelijk dat deze hoeveelheid vliegbewegingen binnen de thans voorgestelde geluidszone en gereserveerde geluidszone wordt gehaald? Zo ja, kan dit tot gevolg hebben dat het aantal luchtpassagiers de veertig miljoen zal overschrijden? (blz. 46)

Uit tabel 4.3 is niet af te leiden dat het aantal vliegbewegingen in 2015 680 000 zal zijn. Het is wel de maximale technische capaciteit van het banenstelsel 5P, die echter bij lange na niet volledig wordt uitgenut. Het aantal vliegbewegingen binnen de gereserveerde geluidszone is berekend

op 432 000; de externe veiligheidsberekeningen zijn van dat aantal vliegbewegingen uitgegaan.

De regering acht het volstrekt onmogelijk dat de maximale capaciteit van welk banenstelsel dan ook binnen de gereserveerde geluidszone zal kunnen worden bereikt. Dat betekent dat ook de veiligheidsrisico's daarvan niet onder ogen gezien behoeven te worden.

Indien het aantal vliegbewegingen boven verwachting binnen de geluidszone boven de 432 000 zou stijgen, of anderszins de externe risico's zouden toenemen, zal dat worden opgemerkt door middel van de vijfjaarlijkse evaluaties. Indien het geval is, zal het beleid m.b.t. de externe veiligheidszone in engere zin worden bijgesteld in die mate dat het gesommeerd gewogen risico in 2015 niet hoger zal zijn dan het in 1990 was.

9 090

Heeft de Kamer op enig moment invloed op het handhavingssysteem? Wordt bijvoorbeeld het gebruiksplan ter toetsing voorgelegd aan de Kamer? (blz. 55)

In verband met het in de Luchtvaartwet opgenomen handhavingssysteem zijn drie instrumenten van belang, te weten:

- a. het aanwijzingsbesluit met gebruiksvoorschriften voor de luchthaven (ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone);
- b. het gebruiksplan;
- c. het handhavingvoorschrift.

Formeel heeft de Tweede Kamer bij de vaststelling van deze instrumenten geen rol. Het jaarlijks vast te stellen gebruiksplan wordt, gelet op de Luchtvaartwet, niet ter toetsing aan de Kamer voorgelegd.

Voordat het gebruiksplan en het handhavingvoorschrift worden vastgesteld, wordt hierover wel de milieucommissie ex artikel 28 Luchtvaartwet gehoord. Bovendien is zowel het gebruiksplan als het handhavingvoorschrift openbaar.

Op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten wel de bij het aanwijzingsbesluit behorende aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet jo. artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (met betrekking tot het opnemen van de geluidszones in de desbetreffende bestemmingsplannen) aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Het aanwijzingsbesluit wordt dan ter informatie meegestuurd.

9 091

Is het niet feitelijk onwaar om het begrip individueel risico te beschrijven «als een geschikt instrument om een ieder in de omgeving van een dergelijke activiteit een zekere veiligheid te waarborgen? Het individueel risico is immers een risico-analyse om de kans op een ongeluk te berekenen. De waarborgen voor een zekere veiligheid zullen toch vooral door zogenaamde bronmaatregelen gerealiseerd worden? (blz. 55)

Op basis van een risico-analyse kan inzicht worden verkregen in het individueel risico op een bepaalde locatie, als gevolg van menselijke activiteiten (in dit geval betreft dat het starten en landen van vliegtuigen bij Schiphol). Het individueel risico kan daarom als maatlat worden gezien voor de (on)veiligheid op een locatie. Het is daarmee een instrument om inzichtelijk te maken waar het voldoende veilig is en waar niet. Waar sprake is van mogelijk onveilige lokaties als gevolg van de voorziene groei van Schiphol, zijn maatregelen voorzien. Het gehele pakket van maatregelen, welke zowel brongericht als effectgericht zijn, is in de Nota van Toelichting bij PKB deel 3 in hoofdstuk 4.5 uitgebreid beschreven.

9 092

Wordt op EU-niveau, naar analogie van het Europese onderzoek op het gebied van het bepalen van de geluidsbelasting rond vliegvelden, onderzoek verricht naar externe veiligheid teneinde te komen tot een meer uniforme normstelling voor externe veiligheid en een uniforme methode voor de berekening hiervan? Zo nee, is de regering voornemens hiertoe initiatieven te nemen? (blz. 56)

Het externe veiligheidsbeleid bij luchthavens is een beleidsterrein dat pas de laatste jaren tot ontwikkeling is gekomen. Voor de Nederlandse benadering, waarbij risico's getoetst worden aan normen aan de hand van kwantitatieve risico-analyses, is internationaal toenemende belangstelling.

De door verschillende landen gevolgde aanpak loopt echter uiteen, afhankelijk van de institutionele structuur waarbinnen het beleid gestalte krijgt en de gevolgde beleidsfilosofie. Van harmonisatie kan daarom nu geen sprake zijn. Wel wordt de Nederlandse benadering in internationale kaders actief uitgedragen.

9 093

Kan gesteld worden dat door de zeer lage prijs van de kerosine op Schiphol, vliegtuigen overbeladen zijn, waardoor de gevolgen van een mankement groter kunnen zijn (langer rondvliegen, grotere brand)? (blz. 56)

Neen. Bij de afhandeling van de vliegtuigen wordt de beladingstoestand van de vliegtuigen bewaakt. Overbelading wordt daardoor uitgesloten.

Wel kunnen vliegtuigen, zolang zij hun maximum toegelaten startgewicht niet overschrijden, meer brandstof meenemen dan strikt noodzakelijk is voor de vlucht die wordt gemaakt.

Ten opzichte van de brandstof die toch al aan boord dient te zijn, zal de eventueel extra aanwezige brandstof bij een ongeval nauwelijks tot grotere gevolgen leiden, aangezien de hoeveelheid aanwezige kerosine niet de meest bepalende factor is bij de omvang van de gevolgen van een ongeval.

9 094

Worden de causale modellen die nodig zijn voor het bepalen van een specifiek veiligheidsniveau ontwikkeld, zo ja wanneer komen die modellen beschikbaar? (blz. 58)

Er wordt in de komende jaren gewerkt aan de ontwikkeling van causale risicomodellen bij Schiphol. Het is niet mogelijk aan te geven op welke termijn resultaten beschikbaar zullen komen omdat het om reken-technische ontwikkelingen gaat waarbij Nederland wereldwijd voorop loopt. Er wordt naar gestreefd bij de eerste audit (1999) van de modellen gebruik te kunnen maken.

9 095

Wat wordt verstaan onder «Schipholgeur»? Om welke reden is nader onderzoek gewenst naar de relatie tussen geurhinder en de concentratie van Schipholgeur? (blz. 58)

Onder «Schipholgeur» wordt de geur van kerosine verstaan.

Nader onderzoek in het kader van het programma evaluatie en monitoring naar de relatie tussen geurhinder en de concentratie van Schipholgeur is wenselijk omdat deze relatie voor verschillende stoffen niet steeds gelijk is. Voor de ene stof ligt de hinderdrempel aanzienlijk hoger c.q. lager dan voor de andere stof. Als mogelijke oorzaak hiervoor wordt de geurkwaliteit of de aard van de geur gegeven.

In het onderzoek zal bezien worden hoe de relatie tussen geurhinder en kerosine ligt.

9 096

Volgens het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium is de enige manier om veiligheidsrisico te verlagen een sterke reductie van het vliegverkeer boven de grote woongebieden. Wil de regering dit als maatregel opnemen? (blz. 58)

Vooraf moet worden opgemerkt dat de context van het citaat uit de thematische bijlage Externe veiligheid van het IMER een vergelijking is van de effectiviteit van verschillende risicobeperkende maatregelen. Het geeft nadrukkelijk geen oordeel over de feitelijke situatie bij Schiphol.

In die situatie is het al zo dat vliegroutes al geoptimaliseerd zijn en worden op reductie van de geluidhinder. Dat betekent, dat de vliegroutes waar mogelijk al zo ver mogelijk van (aaneengesloten) woonbebouwing worden gelegd, gegeven het banenstelsel en de vliegbakens. Dit werkt ook positief uit op de externe veiligheid.

Het zelfde geldt voor de keuze van het banenstelsel. Binnen de betrouwbaarheidsmarges van de berekeningen zal een stelsel dat relatief goed scoort op de geluidsbelasting meestal ook goed scoren op externe veiligheid. Deze twee afwegingsaspecten versterken elkaar dan ook in het algemeen.

Ten aanzien van maatregelen geldt dat met het in gebruik nemen van de vijfde baan de situatie wordt bereikt dat een groot deel van alle starts en landingen kan plaatsvinden boven een minder dicht bevolkt gebied. Op deze wijze wordt voor het individueel risico stand-still gerealiseerd, ondanks de groei van het luchtverkeer.

9 097

Overschrijdt de geuremissie van de luchthaven Schiphol momenteel de bovengrens voor geurconcentraties van 10 geureenheden/m³? Zo ja, welke maatregelen dient de luchthaven Schiphol te nemen om de geurhinder terug te dringen? (blz. 58)

Ja. Het gaat hierbij naar verwachting overigens om slechts enkele tientallen gehinderden. Hiervoor zijn geen specifieke maatregelen voorzien om de geurhinder weg te nemen.

9 098

Wordt in andere landen van de OESO in het kader van het externe veiligheidsbeleid gebruik gemaakt van normering door middel van individueel risico, respectievelijk groepsrisico? Zo ja, welke landen hanteren deze begrippen en welke norm wordt gehanteerd? (blz. 59)

De aan kwantitatieve risico-analyses getoetste normering is ook in het VK en in Zwitserland een element van het externe veiligheidsbeleid rond industriële installaties. Het begrippenapparaat, de scherpste van de normering en de wijze waarop daarmee omgegaan wordt zijn afhankelijk van de institutionele structuur en de beleidsfilosofie, die tussen de landen onderling uiteenloopt. Binnenkort wordt een internationaal vergelijkend onderzoek afgerond waarin verslag wordt gedaan van de wijze waarop beleid met betrekking tot risico-berekening gevoerd wordt en waarin ook de mate waarin en de wijze waarop kwantitatieve risicoanalyse en normering van dit beleid onderdeel uitmaken aan de orde komt.

9 099

Is de regering voornemens om het externe veiligheidsbeleid zoals nu ontwikkeld voor Schiphol ook toe te passen op regionale luchthavens?

Wat zullen de gevolgen voor vliegveld Beek zijn indien een soortgelijk beleid daar toegepast wordt? (blz. 59)

Dit is thans nog niet aan te geven. In het project «Algemeen Beoordelingskader Externe Veiligheid burger-Luchthavens» (ABEL), wordt gewerkt aan externe veiligheidbeleid voor regionale velden.

Het externe veiligheidsbeleid voor regionale velden vraagt om een specifiek – van Schiphol verschillend – risico-analyse model. Dit is thans in ontwikkeling. Welke afwegingen op basis van de inzichten in de risico's zullen worden gemaakt is thans nog niet aan te geven.

9 100

De uitwerking van het standstill-beleid wordt uitgebreid naar het gebied binnen de 10^{-6} contour. Tot welke extra kosten zal dit (globaal) leiden? (blz. 59)

De verwachting is dat door de voorgenomen amoveringen vanwege externe veiligheid danwel vanwege andere redenen, het gesommeerd gewogen risico niet toeneemt en dat daarmee stand-still wordt gerealiseerd. Het is echter niet uit te sluiten dat de ontwikkelingen – om welke reden dan ook – afwijken van prognoses. De verwachting is dat dan hooguit een beperkt aantal woningen aanvullend geamoveerd zou moeten worden, het zou eventueel kunnen gaan om een bedrag van circa 2 à 3 miljoen gulden.

9 101

Waarin verschilt het gebied binnen de 10^{-6} contour van de 5×10^{-5} contour? (blz. 59)

Het gebied binnen de 5×10^{-5} contour is aangeduid als de Veiligheidszone in engere zin. Hiervoor geldt het beleid zoals dat in de nota van Toelichting daartoe is beschreven. Het komt er in grote lijnen op neer dat woningen in deze zone per 2015 geamoveerd dienen te zijn en dat bestaande bedrijven kunnen worden gehandhaafd, mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare.

De 10^{-6} zone is de begrenzing van het toetsingsgebied externe veiligheid. In dit gebied geldt voor het individueel risico het stand-still-criterium, hetgeen betekent dat het gesommeerd gewogen risico niet mag toenemen. Is dit wel het geval, dan is aanvullende amovering noodzakelijk. Hiertoe zal, wanneer nodig, zo dicht mogelijk bij de baankoppen tot amovering worden overgegaan, respectievelijk zal de veiligheidszone in engere zin worden uitgebreid.

9 102

Hoe zien de groepsrisico-contouren en de hoeveelheid woningen binnen het groepsrisico er uit? (blz. 60)

Het is niet mogelijk om het groepsrisico in contouren aan te geven. Het groepsrisico bij Schiphol is berekend voor het totale studiegebied van 55x56 km. De berekening van het groepsrisico kan alleen plaatsvinden wanneer vooraf afspraken worden gemaakt op welk gebied het te berekenen groepsrisico betrekking moet hebben. In dit geval is de «contour» dus per definitie gelijk aan de afmetingen van het studiegebied. Het resultaat van de berekening van het groepsrisico wordt doorgaans in een zogenaamde F-N curve weergegeven. In de opgestelde milieu-effectrapportages is eveneens voor deze weergave gekozen.

9 103

Is het om het veiligheidsrisico van de sterke groei van de hoeveelheid vliegbewegingen goed te kunnen beoordelen niet noodzakelijk ook het te

verwachten groepsrisico bij de verschillende (geoptimaliseerde) banenvarianten te berekenen? Is het betrekken van een meer algemene risicobenadering bij de ontwikkeling van het Project algemeen beoordelingskader externe veiligheid voor luchthavens niet te laat om de discussie over de uitbreiding van Schiphol nog te kunnen beïnvloeden? (blz. 60)

In het IMER (en aanvullend daarop het AMER) is voor elke baanvariant het groepsrisico berekend. Bij de keuze van het kabinet voor een banenstelsel is deze informatie mede richtinggevend geweest. Het is niet de verwachting dat het project ABEL (Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid burger-Luchthavens) zal worden afgerond voordat de besluitvorming over Schiphol plaats vindt. Dit is echter ook niet noodzakelijk, aangezien voor Schiphol – zoals in PKB-3 is aangegeven specifiek externe veiligheidsbeleid is ontwikkeld. De inhoud van het project ABEL richt zich op het opstellen van een kadernotitie, waarin het externe veiligheidsbeleid bij (burger)luchthavens in perspectief wordt gebracht met het overige luchtvaart- en externe veiligheidsbeleid.

9 104

Waarom worden er geen risicocontouren vastgesteld? Hoe wordt verzekerd dat de bestaande risico-normen niet worden overschreden? (blz. 61)

De externe veiligheidszones in ruime en in engere zin zijn gebaseerd op de respectievelijke risico-contouren 10^{-5} en $5 \cdot 10^{-5}$. Bij het vaststellen van de Vrijwaringszone is onder andere de 10^{-6} contour richtinggevend geweest. De in de PKB-3 opgenomen zones zijn derhalve direct gerelateerd aan de berekende contouren.

De verwachting is dat met de voorziene maatregelen wordt voldaan aan de milieudoelstellingen voor externe veiligheid bij Schiphol. Bij de voorziene 5 jaarlijkse evaluatie wordt nagegaan of dit inderdaad het geval is. Zonodig zullen aanvullende maatregelen worden genomen.

9 105

Volgens de regering moet bij een stijging van het gesommeerd gewogen risico aanvullend geamoveerd worden. Zou het echter niet zo moeten zijn dat er dan aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de veiligheid te verbeteren? (blz. 62)

Maatregelen voor een zo veilig mogelijke afwikkeling van het vliegverkeer zijn bij Schiphol een constant aandachtspunt. Hierop wordt scherp toegezien door de Luchtvaartinspectie. Wanneer in een bepaalde situatie het nemen van milieumaatregelen nodig is, zijn in het algemeen bronmaatregelen te prefereren boven effectmaatregelen. Het is daarom niet waarschijnlijk dat het mogelijk is aanvullende bronmaatregelen te treffen. Wanneer toch een stijging van het gesommeerd gewogen risico optreedt, is aanvullende amovering noodzakelijk om het beoogde doel (stand-still voor externe veiligheid) te bereiken.

9 106

Is het reëel te veronderstellen dat de luchtverontreiniging in het algemeen zal afnemen als gevolg van de te realiseren reductie in andere sectoren? Welk flankerend beleid wordt gevoerd om met name het wegverkeer terug te dringen? Betekent dit dat de luchtverontreiniging die door het luchtverkeer wordt veroorzaakt wordt geaccepteerd en vervolgens wordt gecorrigeerd door het terugdringen van de luchtverontreiniging in andere sectoren? Hoe verhoudt dit standpunt zich tot internationale milieuverdragen inzake (grensoverschrijdende) luchtveront-

reiniging die Nederland ook heeft ondertekend? (blz. 67)

Modelberekeningen laten zien dat het inderdaad reëel is om te veronderstellen dat de luchtverontreiniging in de omgeving van Schiphol in het algemeen zal afnemen ten gevolge van het emissiebeleid in andere sectoren. Het beleid dat wordt gevoerd om de milieu-effecten van met name het wegverkeer terug te dringen is geformuleerd in het NMP 2. De luchtverontreiniging door het luchtverkeer wordt niet zomaar geaccepteerd en gecorrigeerd met extra beleid in andere sectoren. Bij de beoordeling van de milieu-effecten is op een rij gezet hoe de ontwikkeling van de emissies op en rond de luchthaven zal zijn op basis van het in het NMP 2 vastgestelde beleid. De conclusie van deze beoordeling is dat zich hier geen verslechtingen zullen voordoen. Het te voeren beleid in de luchtvaartsector op dit terrein wordt beschreven in de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LuLu) die dit voorjaar wordt aangeboden aan de Tweede Kamer. Internationale verdragen laten in het midden op welke wijze de doelstellingen van deze verdragen moeten worden gerealiseerd. Het compenseren van emissietoenames in een bepaalde sector met emissie-afnames in andere sectoren is formeel dus toegestaan. Tenslotte is het van belang om op te merken dat Nederland alléén weinig invloed kan uitoefenen op de groei van het mondiale vliegverkeer en dat hier sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid met andere landen. Het vliegverkeer zal ook in andere landen nog toenemen.

9 107

Kan de nota LuLu (Luchtverontreiniging en luchtvaart) vóór de plenaire behandeling van de PKB Schiphol aan de Kamer worden aangeboden (zoals in het Plan van aanpak voor Schiphol en omgeving is aangekondigd)? (blz. 67)

De nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LuLu) wordt dit voorjaar aangeboden aan de Tweede Kamer.

9 108

Waarom worden er geen stankcontouren vastgesteld? Hoe wordt verzekerd dat de voorgestelde normen van geurhinder niet worden overschreden? (blz. 68)

In het IMER zijn stankcontouren berekend. Uitgangspunt is dat ook voor stank de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren. Dit betekent dat voor stank het aantal gehinderden binnen de contour van 1 geureenheid/m³, 98 percentiel (84 000 in 1990) vanaf 2003 niet boven dit aantal mag toenemen op basis van het woningbestand van eind 1990.

9 109

Bij de groei van Schiphol naar ongeveer veertig miljoen passagiers zal ook de aan- en afvoer van passagiers via het wegvervoer aanzienlijk toenemen. Is er berekend in hoeverre hierdoor de door PMMS geformuleerde milieudoelstellingen in gevaar komen? Wat is de visie van de regering hierop? (blz. 68)

In het SVV is de inzet de beperking van de mobiliteitsgroei. Hieraan is een regionale invulling gegeven in INVERNO. In het IMER is nader ingegaan op de toename van het wegverkeer als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven, waarbij op de milieudoelstellingen is getoetst.

De in de PKB geformuleerde milieudoelstelling komt hierdoor niet in gevaar. De doelstelling stand-still voor lokale luchtverontreiniging zou pas in gevaar komen wanneer er een veel grotere toename – met een factor 3,5 of meer – van het wegverkeersvolume zou plaatsvinden dan in het SVV II is voorzien. Aanvullend beleid is dan noodzakelijk.

9 110

Welke bijdrage leveren schonere vliegtuigmotoren in de toekomst aan de omvang van de luchtverontreiniging en wat is het tijdsfad waarop deze schonere vliegtuigmotoren ontwikkeld worden en in vliegtuigen worden gemonteerd? (blz. 68)

De emissies van vliegtuigmotoren kunnen op de eerste plaats worden verminderd door veranderingen in het totale ontwerp van de motor zodat een hoger rendement wordt bereikt. Hierdoor nemen in het algemeen de emissies van CO₂, H₂O, CO, VOS en SO₂ per transportprestatie af. Bij een verbetering van het rendement stijgen echter de temperatuur en de druk in de verbrandingskamer, waardoor als regel de NO_x-emissies toenemen.

De internationale straalmotorindustrie werkt op dit moment met behulp van door overheden gefinancierde ontwikkelingsprogramma's gezamenlijk aan een aantal nieuwe verbrandingskamerconcepten. Met de huidige stand van de techniek en de omvang van de ondersteuningsprogramma's mag invoering in de eerste motoren van deze nieuwe verbrandingskamerconcepten pas na 2010 worden verwacht.

9 111

Is de luchthaven Schiphol aan te merken als een inrichting in de zin van artikel 1, eerste lid van de Wet milieubeheer? Zo ja, impliceert dit dat de luchthaven Schiphol de bovengrens voor geurconcentraties van 10 geureenheden/m³ als 98-percentiel niet mag overschrijden en dat ernstige hinder niet mag optreden? (blz. 68)

De N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS) heeft een vergunning op basis van de Wet Milieubeheer. In deze vergunning zijn geen (doel)voorschriften ter beperking van de geurimmissie in de omgeving opgenomen. Een dergelijk voorschrift werd voor de NVLS niet handhaafbaar geacht, daar de meeste emissies van kerosine, die voor de geurhinder verantwoordelijk zijn, afkomstig zijn van taxiënde vliegtuigen. De werkelijke geuremissie kan slechts worden geschat op basis van kengetallen.

Overigens heeft de Kamer in haar overleg van 29 maart 1995 vastgesteld dat indien er geurhinder optreedt maatregelen op basis van ALARA worden genomen en de mate van hinder die nog acceptabel is wordt vastgesteld door het bevoegd bestuursorgaan. Van een bovengrens voor geurconcentraties van 10 ge/m³ als 98 percentiel kan als zodanig dan ook niet meer gesproken worden.

9 112

De herziene nota Stankbeleid noemt als doelstelling voor 2000 12% gehinderden en als tussendoelstelling voor 1995 maximaal 17% gehinderden. Gelden deze doelstelling ook voor Schiphol? Zo ja, hoe wordt gemeten of deze doelstelling ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd? (blz. 68)

De doelstelling voor geur voor 2000 is een landelijke doelstelling. Uitgangspunt voor Schiphol is dat het aantal gehinderden binnen de contour van 1 geureenheden/m³, 98 percentiel niet mag toenemen ten opzichte van 1990.

Overigens wordt op landelijk niveau de omvang van de hinder bepaald aan de hand van de voor dit doel ontwikkelde CBS-enquete. Op basis van deze enquete wordt het percentage geurgehinderden vastgesteld. In het kader van het programma Evaluatie en Monitoring zal aan dit aspect aandacht worden besteed.

9 113

Hoe ligt de relatie tussen de 10 000 woningengrens en de kooldioxide en stikstofoxiden-emissie en de stankhinder. (blz. 68)

Er is geen directe relatie tussen de 10 000 woningengrens en de kooldioxide en stikstofoxiden-emissie en de stankhinder. Aan het criterium voor deze aspecten wordt voldaan bij het aantal vliegtuigbewegingen dat is voorzien binnen de gereserveerde zone en dus ook bij de geluidszone met 10 000 woningen.

9 114

Worden de geuremissies van de vliegtuigen die Schiphol frequenteren toegerekend aan de inrichting Schiphol of vallen deze onder de categorie verkeer? (blz. 68)

Bij de berekeningen ten behoeve van de IMER is de geurcontouren rekening gehouden met alle vliegbewegingen en zijn deze als zodanig aan Schiphol toegerekend.

9 115

Wat is het oordeel van de regering over de adviezen, rapporten en inspraakreacties van de Gezondheidsraad, de Hoofdinspectie Volksgezondheid en de regionale GGD's inzake de gevolgen van de uitbreiding van Schiphol voor de volksgezondheid? (blz. 69)

In diverse inspraakreacties wordt bezorgdheid geuit over de effecten van de luchthaven op de volksgezondheid, een zorg die het Kabinet deelt. Dit was de reden om door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een evaluatie te laten uitvoeren naar de gezondheidseffecten. In het onderzoek tot nu toe zijn er behalve (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring verder geen – aan de luchthaven toe te schrijven – gezondheidseffecten aangetoond. Het onderzoek van de GGD geeft geen aanleiding dit standpunt te herzien.

Omdat de gezondheidskundige evaluatie een momentopname was en nog niet alle relevante gegevens in beschouwing konden worden genomen, is voorzien in een volledige 0-meting in dit jaar en monitoring van de belangrijkste aspecten. Daartoe zijn reeds de nodige stappen ondernomen.

Van de Gezondheidsraad is het advies over Geluid en Gezondheid verschenen (1994). Dit betreft zeer algemeen gezondheidsaspecten van geluid, niet specifiek voor dat van vliegtuigen. Een standpunt over dit advies is in voorbereiding.

9 116

Wat is de juridische betekenis van het begrip gereserveerde geluidszone en het begrip vrijwaringszone? Hebben deze begrippen ook juridische consequenties voor lagere overheden in termen van de Wet RO? (blz. 77)

De gereserveerde geluidszone is een zone die zal worden vastgesteld op grond van de Luchtvaartwet (Lvw) en die – evenals een «gewone» geluidszone – via een aanwijzing van de minister van VROM ex artikel 26 Lvw juncto artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) moet worden doorvertaald in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De vrijwaringszone is een op de PKB-kaart aangegeven gebied waarvoor het kabinet ingevolge de artikel 2a WRO een in Hoofdstuk VIII van de PKB omschreven ruimtelijke ordeningsbeleid heeft vastgesteld. De begrenzing van de vrijwaringszone, zoals aangegeven in de PKB is indicatief met uitzondering van die delen waar de begrenzing samenvalt met de grens van de rijksbufferzone. De definitieve begrenzing van de

vrijwaringszone zal worden opgenomen in het streekplan ANZKG en moet op de gebruikelijke wijze via het WRO-instrumentarium zijn doorwerking vinden in de plannen en maatregelen van de andere overheden.

9 117

Hoeveel ernstig gehinderde woningen zullen er zijn tussen de 20Ke- en 35Ke-zone in 2015? Waarom wordt in dit gebied wel woningbouw mogelijk gemaakt, terwijl het hier om ernstig gehinderde woningen zal kunnen gaan? (blz. 81)

Ten aanzien van nieuwbouw van woningen rond Schiphol gelden er twee grenzen. De wettelijke grens is de grens van de in de aanwijzing op basis van de luchtvaartwet vast te stellen geluidszone van 35 Ke. Binnen deze zone is nieuwbouw van woningen in beginsel verboden. Daarnaast hanteren rijk en provincie een vrijwaringszone, die gebaseerd is op de 30 Ke, maar waarbij ook andere aspecten zijn meegenomen. Binnen deze vrijwaringszone worden in beginsel geen nieuwbouwplannen toegelaten. Gemeenten worden verzocht selectief te zijn ten aanzien van de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren in dit gebied, en dit op te nemen in hun ruimtelijke plannen.

In het gebied tussen de 20 en de 35 Ke voor 5P in 2015 liggen volgens de ontwerp-aanwijzing 112 100 woningen op basis van het woningbestand 1990. Volgens de dosis-effectrelatie van de Ke zullen in dit gebied 38 000 mensen ernstige hinder ondervinden. Op dit aspect wordt een belangrijke verbetering ten opzichte van de situatie 1990 gerealiseerd.

Buiten de vrijwaringszone ligt de ernstige hinder op basis van de Ke beneden de 20% van alle inwoners. Gezien de grote behoefte aan nieuwe woningbouwlokaties in de regio acht het kabinet het verantwoord woningbouw in het gebied tussen de 20 en 30 Ke toe te staan.

9 118

Zijn er wijzigingen te verwachten in het ruimtelijk gebied met betrekking tot woningbouw (tabel 5.1), rekening houdende met de op handen zijnde actualisatie van de VINEX en het hoger, dan verwachte, tekort aan woningbouwlokaties in de periode tot 2015 en de verhoogde woningbouwtaakstelling? (blz. 82)

De actualisatie van de VINEX bevindt zich op dit moment in de startfase. In het kader van deze actualisatie is aan de regio gevraagd voorstellen te doen voor aanvullende lokaties in verband met het opschuiven van de planhorizon tot 2010. Tot welke lokatiekeuze dit zal leiden is nu nog niet bekend. Het in de PKB Schiphol en Omgeving geformuleerde beleid ten aanzien van de vrijwaringszone en het rijksbufferzonebeleid stelt voor mogelijke lokatiekeuze echter de randvoorwaarden: de PKB zal gehanteerd worden als toetsingskader.

9 119

Hoeveel hoger zullen de kosten van de grondverwerving en de aanleg van groengebied ter compensatie van het verlies aan recreatiewaarde in Spaarnwoude komen te liggen? Waarom wordt niet het volledige bedrag gefinancierd? (blz. 91)

Zie antwoord op vraag 9 071.

AANVULLENDE BUDGETTAIRE VRAGEN (reeds aangeboden d.d. 3 april 1995)

Vraag 1

Uit bijlage II bij de nota van toelichting bij de PKB blijkt dat 15,5 mld moet worden gefinancierd door de rijksoverheid.

– Hoe is de spreiding in de tijd en in welke mate is dit bedrag reeds verwerkt in de verschillende begrotingen (infracfonds, FES, V&W) tot en met 1999?

– Voor zover in de dekking nog niet is voorzien, hoe worden de kosten dan gefinancierd (bijvoorbeeld na 1999, heffingen gebruikers, meerinkomsten FES)?

In het Programma Financiële Dekking PMMS worden verplichtingen vermeld met een verschillende hardheid. Er is sprake van een indeling in categorieën: A, B, C en D. De cat. A projecten zijn, waar het rijksverplichtingen betreft, opgenomen in het MIT '95. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de cat. A verplichtingen van rijksinvesteringen.

Cat A rijksprojecten	Totaal PKB rijksinveste- ring	dekking Infracfonds t/m '94	dekking IF '95 '95-'99	later
Aanleg WRW	630	1	45	584
Aanleg VWRW, Schiphol- tunnel en A4	680	95	220	365
Aanleg T 106/A9	14	2	12	
Rijkerstreek-Fokkerweg	4 ¹			
HSL-Zuid	4400 ²	63	1399	3294
HSL-Oost				
Duivendrecht-Breukelen	762	0	112	650
Utrecht-Breukelen	231	0	25	206
Utrecht-emplacment	480	0	90	402
Utrecht-Lunetten	313	0	110	203
Arnhem-west, vrije kruising I	97	1	96	0
Schiphollijn	1182	592	417	173
Utrechtboog	302	0	185	117
A'dam Zaanstraat	307	206	101	0
Hemboog	297	0	5	292
Zt Haarlem/Schalkwijk/ Schiphol-O	308	32	121	155
OV-koker Buitenveldertbaan	53	45	8	0
NZ-lijn A'dam CS – WTC	925 ³	0	333	592
Doorstromingsmaatregelen	85		47	29
Groenstructuur				
- overgangsgebieden	65,5	V&W draagt 18,7 bij, financiering uit het Infracfonds, gekoppeld aan uitvoering projecten rond Schiphol		
		Bijdrage rijk 46,8, financiering uit Fes (kabinetsvoorstel)		
- uitbreiding rijksbufferzone	28	Bijdrage VROM: in begroting van VROM zijn hiervoor vanaf 1995 bedragen opgenomen.		
- SGP Haarlemmermeer	35	Bijdrage VROM is reeds in Groenfonds gestort, bijdragen van EZ en V&W worden uiterlijk in 1997 in Groenfonds gestort en worden gefinancierd uit resp begroting EZ en V&W.		
Externe veiligheid	7	Uitgaven worden in begroting V&W verwerkt.		
Totaal	11 205,5			

Opmerkingen bij het overzicht:

ad 1 Voor het onderliggend wegennet-project Rijkstreek-Fokkerweg is een bijdrage van f 4 mln door V&W toegezegd. Wanneer deze bijdrage tot betaling komt is nog niet te zeggen, eerst moet de totale financiering rond zijn.

ad 2 In het MIT '95 is een V&W-bijdrage van f 4 744 opgenomen. Dit bedrag berust echter op een misrekening die is opgetreden bij het scheiden, c.q. optellen van dekking uit verschillende bronnen. In de artikelsgewijze toelichting op de begroting van het Infrastructuurfonds 1995 is de projectbegroting correct weergegeven (artikel 03.01). Hier staan de cijfers die ook zijn opgenomen in PKB deel 3 Schiphol.

ad 3 In de tabel ontbreekt ten onrechte de vermelding dat V&W kostendrager is.

Wanneer in dekking nog niet is voorzien spreken we over categorie B, C en D projecten.

De financiering en de spreiding in de tijd is voor deze projecten in dit stadium nog niet bekend. Ze zijn dan ook niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1995–1999.

Voor het rijk gaat het om de volgende projecten die onderdeel uitmaken van de in de vraag vermelde f 15,5 mld:

Cat B Overige Rijkswegen	1750
A'dam Zuidtak 4 sp (spoor)	285
Cat C HSL-Oost	2180
A'dam Westtak 4sp (spoor)	300
Zuid-Tangent	160
Cat D Bypass-west	515

Vraag 2

Uit bijlage II blijkt voor f 3 878 mln (12% van f 33 mld) niet wie als kostendragers zijn aangewezen.

Wie zijn in welke mate kostendragers hiervoor?

Voor elk project is/zijn voor zover mogelijk de kostendrager(s) aangegeven.

Nr	Omschrijving	Bedrag (mln)	Categorie	Kostendrager
C.5	OW-Kortsluiting N201 op A4/A5	50	C	op dit moment niet aan te duiden
C.6	OW-NVLS-Oude Haagweg	75	C	op dit moment niet aan te duiden
D.1	HSL-Zuid	1 600	A	private financiering/EU-bijdrage
D.2.10	HSL-Oost-Arnhem-Duitsland	300	D	op dit moment niet aan te duiden
F.1 t/m F.6	Zuid-Tangent (excl. F.2)	528	D	Gemeenten/vervoerregio ROA, V&W
F.7	Noord-Zuidlijn	1325	A/D	Amsterdam, V&W
		3 878		

De projecten C.5 en C.6 vallen onder de categorie «onderliggend wegennet». Ze worden in beginsel gefinancierd door de lagere overheden. Wel is er in de toekomst een mogelijkheid voor een Rijksbijdrage van maximaal 50% van het totale bedrag.

De f 1 600 mln van project D.1 (HSL-Zuid) heeft, zoals in de toelichting wordt aangegeven, betrekking op EG-subsidie en private financiering. Hiervan is nog niet te zeggen hoe de verdeling luidt.

Project D.2.10 betreft een onderdeel van de HSL-Oost waarvan op ijkmoment 1999 zal worden bezien hoe de uitgaven gefinancierd zullen worden. In principe komen de uitgaven ten laste van het rijk.

Over de onderdelen van de Zuid-Tangent die in cat. D geplaatst zijn, zal op ijkmoment 1999 nader bekeken worden of uitvoering noodzakelijk is.

In het Besluit infrastructuurfonds is opgenomen dat, wanneer besloten wordt tot opname in het MIT, grote stadsgewestelijk o.v. -projecten voor 95% ten laste komen van V&W en voor 5% ten laste van de aanvragers.

Voor de Noord-Zuidlijn is voor het gedeelte Amsterdam CS – WTC een bijdrage van f 925 mln beschikbaar gesteld uit het Fes (investeringsimpuls) die via de begroting van V&W loopt. In de tabel had V&W in relatie tot dit bedrag als kostendrager vermeld moeten worden. Het overleg dat V&W met de gem. Amsterdam voert over de kostenraming, heeft inmiddels geleid tot een raming van dit gedeelte van ca f 1250 mln. Daarnaast is sprake van een doortrekking van het tracé tot het IJ om vervoerkundige redenen. De kosten hiervoor worden geraamd op ca f 250 mln. Dit deel van het tracé is overigens niet gerelateerd aan de PKB-Schiphol.

Over de consequenties van de toegenomen projectkosten is nog overleg gaande.

Wat betreft het gedeelte WTC – Schiphol ad f 400 mln: over dit deel moet in 1999 bekeken worden of uitvoering gewenst is. Dit bedrag valt daarom onder de D-categorie. Voor de Noord-Zuidlijn geldt in principe eveneens de 95% / 5% kostenverdeling voor V&W resp. de aanvragers.

Vraag 3

- De kosten van de investeringen zijn in de stukken niet onderbouwd.*
- Hoe zijn de ramingen opgesteld? Is er per project rekening gehouden met een post «onvoorzien», in omvang gerelateerd aan het ontwerpstadium van het project?*
 - Hoe groot zijn de budgettaire risico's?*

De afgelopen jaren heeft V&W zich ingespannen om de ramingen en planning van de rijksinfrastructuurprojecten te verbeteren, in het kader van het Project Ramingen Infrastructuur (naar aanleiding van het rapport Raamwerk voor Ramingen). De aanzet daartoe is gemaakt door bij de projecten een post onvoorzien op te nemen, alsmede de onzekerheidsmarge in te schatten.

In het MIT 1995 wordt bij de projecten aangegeven in welke fase van het ontwerpstadium het project verkeert. Deze fase zegt ook iets over de status van de bijbehorende kostenraming.

Hieronder wordt aangegeven in welke fase (ontwerpstadium) de projecten verkeren. (Deze informatie is grotendeels in het MIT '95 opgenomen.)

		Ontwerpstadium	Onvoorzien
B.	Rijkswegen		
B.1	Aanleg WRW	2	5 – 10%
B.2	VWRW, A4, A9		
B.2.1	– VWRW	2	20%
B.2.2	– A4, 2e Schipholtunnel	in uitvoering	5%
B.2.3	– Omlegging Badhoevedorp	1	20%
B.3	Reconstructie A4	1	10%
B.4	Knelpunten A2	2	15%
B.5	Verbreiding A9	1	5%
D.	HSL		
D.1	HSL Zuid	1	16%
D.2	HSL-Oost		10%
D.2.1	* Duivendrecht – Breukelen	1	
D.2.2	* Utrecht – Breukelen	2	

	Ontwerpstadium	Onvoorzien
D.2.3	* Utrecht emplacement	1
D.2.4	* Utrecht – Lunetten	0
D.2.5	* Utrecht – Arnhem	0/1
D.2.6	* Arnhem west, vrije kruising I	2
D.2.7	* Arnhem west, vr. kruising II	0
D.2.8	* Arnhem oost, vrije kruising	0
D.2.9	* Arnhem – Velperbroek	0
D.2.10	* Arnhem – Duitsland	0
D.2.11	* Aansluiting Zevenaer	0
E.	Spoorlijnen	10%
E.1	Schiphollijn 4–6-4	2/3/4
E.2	Utrechtboog	2
E.3	Amsterdam Zuidtak 4 sp.	0
E.4	Amsterdam Zaanstraat 6 sp.	3/4
E.5	Hemboog	1
E.6	Amsterdam Westtak 4 sp.	0
E.7	Bypass-West	0
F.	Stadsgewestelijk o.v.	10%
	Zuid-Tangent (Zt)	
F.1	Zt IJmuiden-Haarlem/Schalkwijk	1
F.2	Zt Haarlem/Schalkwijk/Schiphol Oost	
F.2.1	* Haarlem/Sch.wk/Schip-Oost	voor 2003 fase 4; na 2003 fase 2
F.2.2	* OV-koker Buitenveldertbaan	4
F.3	Zt Schiphol O-Bijlmer/NS	1
F.4	Zt Schiphol ZO-Ronde Venen	1
F.5	Zt Bijlmer/NS-Weesp	1
F.6	Zt losse onderdelen	1
F.7	Noord-Zuidlijn	
	* Amsterdam CS-WTC	0
	* WTC-Schiphol	0
F.8	Doorstromingsmaatr. Schiphol	Divers

Post onvoorzien

Bij het opstellen van de ramingen wordt bij de projecten rekening gehouden met de post onvoorzien. De post onvoorzien betreft een toeslag op de basisraming ter dekking van kosten als gevolg van:

- onvoorziene wijzigingen die binnen het programma van eisen vallen (bij nadere uitwerking van het project);
- onvoorziene complexiteit tijdens de uitvoering (bijv. bodemsanering).

De post onvoorzien neemt in principe af naarmate het project de uitvoeringsfase nadert.

Daarnaast kan de raming beïnvloed worden door externe factoren. Hiermee kan in een projectraming geen rekening worden gehouden. Externe factoren betreffen bijv. scopewijzigingen (zoals het toevoegen van een aansluiting op een weg) of overheidsmaatregelen. Met name deze laatste maatregelen kunnen de ramingen van alle projecten beïnvloeden.

De financiële consequenties van externe invloeden worden in principe – na besluitvorming – verwerkt in de raming en ingepast in het MIT danwel geclaimd.

De omvang van de budgettaire risico's is als gevolg van deze externe factoren vantevoren moeilijk in te schatten.

In bovenstaande tabel is voor de diverse projecten aangegeven hoe groot de post onvoorzien is. Bij de openbaar vervoer projecten (HSL-Oost, spoorlijnen en stadsgew. o.v.) wordt standaard rekening gehouden met een post onvoorzien van 10%. De post onvoorzien is bij de HSL-Zuid groter omdat hier sprake is van een nieuw trace waarvan de onvoorziene risico's per definitie groter zijn dan bij bijv. de HSL-Oost waarbij in de huidige raming sprake is van spoorverdubbeling.

Onzekerheidsmarge

Teneinde inzicht te verschaffen in de trefzekerheid van de raming, wordt voor het eindbedrag een onzekerheidsmarge gegeven. De marge hangt samen met de (statistische) onzekerheden rondom de raming en geeft aan dat de uiteindelijke kosten met een bepaalde kans binnen de bandbreedte vallen. De onzekerheidsmarge vormt een maat voor de mogelijke afwijking van de totale kosten.

De onzekerheidsmarge hangt samen met de fase van het ontwerp-stadium:

Fase 0: oriëntatiefase, kosten zijn grove indicatie op basis van kengedaten met ophoging voor bijvoorbeeld kunstwerken (onzekerheidsmarge ca 40%)

Fase 1: studiefase, kosten zijn indicatie van stichtingskosten op basis van globale raming per kostencategorie (marge 20 à 40%)

Fase 2: ontwikkelingsfase, kosten zijn geraamd op basis van globale ramingen per kostencategorie met een marge van 10 à 20%

Fase 3: ontwerpfasen, overlappend met fase 4, uitwerking van ramingen in besteksbegroting

Fase 4: uitvoeringsfase, realisatie van het project met eindonderhandelingen inzake verwerving en aanbesteding, marge ca 5%.

Er is geen directe relatie tussen de post onvoorzien en de onzekerheidsmarge. Het ramingsbedrag is inclusief de post onvoorzien, maar exclusief de onzekerheidsmarge.

Vraag 4

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat financiert de sanering geluidhinder voor.

– Hoe wordt een en ander budgettair gedekt?

De voorfinanciering van de tweede fase geluidsisolatie Schiphol wordt binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat gerealiseerd. Deze reeks is reeds opgenomen in de begroting 1995 van Hoofdstuk XII.

De uitgaven van het isolatieprogramma (geschat op f 395 à f 430 mln, prijspeil '94) worden in de periode van 1996 tot 2003 gefinancierd uit de opbrengsten van de ticketheffing en de voorfinanciering (f 240 mln). Deze voorfinanciering zal vanaf het jaar 2004 worden terugbetaald uit de opbrengsten van de ticketheffing.

Vraag 5

Is de verdeling van de kosten van investeringen over rijksoverheid enerzijds en Schiphol en luchtvaartondernemingen anderzijds redelijk en juist berekend?

In het Plan van Aanpak Schiphol en omgeving zijn de investeringsprojecten die voor de ontwikkeling van Schiphol door de PMMS-partijen van belang werden geacht in kaart gebracht in het zogeheten Programma Financiële Dekking. De betrokken partijen (voor het rijk waren dit de Ministers van VROM en V&W) hebben met dit Programma en de daaruit voortvloeiende kostenverdeling en kostenopbouw ingestemd.

De PASO-afspraken zijn verder uitgewerkt en vervolgens opgenomen in PKB deel 1 als bijlage (wederom als het Programma Financiële Dekking, dat onderdeel uitmaakt van de zogeheten Aanvullende Afspraken).

Voor PKB deel 3 is in samenspraak met de PMMS-partijen een actualisatieslag gepleegd. Gestreefd wordt om voor de Kamerbehandeling van PKB deel 3 nog formele instemming van de overige PMMS-partijen te verkrijgen.